Geographisc... und topographisc... Lage der Siedlungen ...

Walther Diemer



Die geographische und topographische Lage der Siedlungen des Vogelsbergs.

DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der philosophischen Fakultät

der Grossherzoglich Hessischen Ludwigs-Universität zu Giessen

eingereicht von

WALTHER DIEMER
aus Grossen-Linden.

Mit zwei Karten und sieben Lageplänen im Text.

Giessen 1908.
von Münchow'sche Hof- und Universitäts-Druckerei (O. Kindt).

Genehmigt durch das Prüfungskollegium am 3. Februar 1908.
Referent: Dr. Sievers.

Inhaltsübersicht.

EINLEITUNG.

Die vorliegende Arbeit ist ein Teil einer grösseren Abhandlung über die „Besiedelungsverhältnisse des Vogelsbergs“, die der Verfasser auf Anregung des Herrn Professor Dr. Wilhelm Sievers vor mehreren Jahren begann.

Der Umstand, dass die folgenden Ausführungen aus einem grösseren Ganzen herausgegriffen wurden, lassen es erklärlich erscheinen, dass die sonst üblichen und notwendigen einleitenden Bemerkungen über Bodengestalt und Klima des zu behandelnden Gebiets fehlen. Ebenso wurde der erste Hauptteil der Arbeit über den „räumlich-zeitlichen Verlauf der Besiedlung des Vogelsbergs“ zurückgehalten. Der Grund dafür, dass gerade der zweite, vorliegende Teil zuerst veröffentlicht wird, ist darin zu sehen, dass er wegen seines rein geographischen Charakters als zu Dissertationszwecken am geeignetsten erschien. Es möge hier darauf hingewiesen werden, dass die Arbeit in ihrer Gesamtheit in den „Geographischen Mitteilungen aus Hessen“, Heft 5, herausgegeben von Prof. Dr. W. Sievers-Giessen, erscheinen wird.

Einer Erklärung bedarf noch die Karte: Sie wurde so entworfen, dass sie nicht nur die im folgenden auseinandergesetzten Verhältnisse darstellt, sondern dass sie auch zur Veranschaulichung des Ganges der Besiedlung [1]) dient. Von einer Trennung der Karte in zwei Einzelkarten, von denen die eine den Besiedlungsverlauf, die andere die geographische Lage veranschaulicht haben würde, wurde abgesehen, weil dies die Kosten des Druckes in unverhältnismässig hohem Masse vergrössert hätte.

[1]) Über die Art der Veranschaulichung dieses Teils wird an der oben bezeichneten Stelle gesprochen werden.

Wie im hessischen Hügellande überhaupt, so ist auch in seinem südwestlichsten Gliede, dem Vogelsberg, weitaus die Mehrzahl der Siedelungen vor 1200 n. Chr. entstanden. Fragt man sich nach den Überlegungen, welche die Ansiedler in jener frühen Zeit bei der Anlage einer Siedelung leiteten, so kommt man zu dem Schlusse, dass die Faktoren, die bei der Entstehung von Niederlassungen im Vogelsberg in Betracht kamen, rein landwirtschaftlich-topographischer Natur gewesen sind, während verkehrsgeographische Rücksichten hierbei vollständig einflusslos waren. Ausschliesslich die Bodenart und die Bodengestalt begünstigten an gewissen Stellen die Anlage von Orten und legten ihr an anderen Stellen wiederum bedeutende Schwierigkeiten in den Weg. Eine Folge dieser Wirkung der beiden Faktoren ist die Verteilung der Siedlungen über das Gebirge. Die Aussichten auf eine stetige Entwickelung waren anfangs für alle diese Orte annähernd gleich; denn die Unterschiede in der Bewohnerzahl waren gering, und der Boden stellte seinen Bebauern eine sichere Existenz in Aussicht. In der Verteilung der Ortschaften über den Vogelsberg — bei vollständiger Vernachlässigung der Bevölkerungsziffern — sehen wir demnach die Bewertung, welche Bodengestalt und Bodenart an den verschiedenen Stellen des Gebirgs in der Zeit der Besiedlung gefunden haben.

In der Tat ist, wie zu erwarten war, die Entwicklung der meisten Orte nicht allzusehr voneinander verschieden gewesen. Naturgemäss zeigte sich allerdings in der Folge der Boden der einen Niederlassung ertragreicher als der einer anderen; es entstanden so die geringen Unterschiede zwischen grossen und kleinen Bauerndörfern. Man wurde stellenweise wohl sogar zum Aufgeben einer schon bestehenden Niederlassung gezwungen, im grossen und ganzen aber waren die in der verschiedenen Güte des Ackerbodens und in der Topographie begründeten Unterschiede nur gering. Wie erklärt sich nun aber die Entwicklung mancher Siedlungen zu heute nicht unbedeutenden Städten? Die landwirtschaftlichen und topographischen Faktoren kommen hier nur in beschränktem Masse in Betracht; denn eine einzig und allein auf landwirtschaftliche Vorteile gegründete Entwickelung kann eine eng gezogene obere Grenze nicht überschreiten, und auch die topographischen Faktoren haben keinen entscheidenden Einfluss. Es müssen also bei der Heranbildung jener Orte andere Gründe mitgesprochen

haben, und diese werden vor allem in den verkehrsgeographischen Verhältnissen, dem Handel und seinen Bahnen zu suchen sein. Hier und da haben Bergbau, Industrie und Heilwässer u. s. f. die Entwicklung von Städten stark beeinflusst, in den meisten Fällen ist jedoch eine geeignete Verkehrslage die notwendigste Forderung für das Entstehen einer Stadt gewesen.

Nur verhältnismässig wenige Orte zeichnen sich durch ihre Verkehrslage aus; die Lage der meisten Siedlungen steht zum Verkehr und seinen Bahnen in keiner Beziehung. Dagegen kommt allen noch so unbedeutenden Niederlassungen eine gewisse topographische Lage zu: ein jeder Wohnplatz zeigt Beziehungen zum Boden, auf dem er entstanden ist.

In Verfolgung des hier angegebenen Gedankengangs wird zunächst die Verteilung der Siedlungen über das Gebirge beschrieben als das Ergebnis der Wirkung der landwirtschaftlich-topographischen Faktoren. Hierauf soll der Einfluss des Verkehrs auf die Entwicklung der Orte des Vogelsbergs betrachtet werden. Zum Schlusse wird dann eine vergleichende Betrachtung der topographischen Lage der Vogelsbergorte folgen.

Die Verteilung der Siedelungen über den Vogelsberg[1] (Siehe die 1. Karte).

Wie schon erwähnt wurde, hängt die Verteilung der Niederlassungen über ein Gebiet vollständig ab von den landwirtschaftlichen und topographischen Verhältnissen. Da diese nicht an allen Stellen des Vogelsbergs die gleichen sind, kann die Verteilung der

[1]) Eine derartige Betrachtung der Siedelungen muss notwendig zur Beschäftigung mit dem Begriff „Siedelungsdichte“ führen. Es wurde darauf verzichtet, diese für alle Teile des Gebirges zahlenmässig zu bestimmen. Einen Maßstab für den Grad der Siedelungsdichte bekommt man bekanntlich dadurch, dass man die Fläche eines begrenzten Gebiets durch die Zahl der Wohnplätze dividiert. Man erhält dadurch die Grösse der Fläche, die durchschnittlich einem Ort zukommt. Durch Radizierung der erhaltenen Zahl bekommt man leicht die durchschnittliche Entfernung der einzelnen Orte des Gebiets. H. Wagner (Lehrbuch der Geographie I 7. Aufl. S. 803) gibt Zahlen für einige Gegenden. — Für den Vogelsberg erhält man: $\frac{\text{ca. } 3500}{\text{ca. } 400} = 8{,}8 = 9$, d. h. auf je 9 qkm kommt eine Siedlung und die mittlere Entfernung der Orte ist 3 km.

Orte nicht gleichmässig sein. Wie verteilen sich nun die Dörfer über unser Gebiet, und welches sind die Gründe für diese Anordnung der Orte über das Gebirge?

Am deutlichsten fallen auf der Karte sofort die Gebiete in die Augen, die überhaupt keine Orte aufzuweisen haben. Hierher gehört vor allem der Oberwald, dessen Ortslosigkeit sich schon von selbst aus der Höhenlage und den damit verbundenen Nachteilen sowie aus den Geländeschwierigkeiten ergibt. Hier ist auch kaum jemals der ernstliche Versuch gemacht worden, Niederlassungen zu gründen.

Man sollte erwarten, das Gebiet des Oberwalds sei, wenn auch nicht das einzige, so doch das grösste siedelungsfreie Gebiet. Dies würde auch der Fall sein, wenn wir unter ‚Vogelsberg' nur den basaltischen Teil des Gebirges begreifen würden. Anders aber ist es, wenn man auch das Buntsandsteingebirge mitberücksichtigt. Ein „nationales Unglück" hat Leopold von Buch die grosse Ausdehnung des Buntsandsteins in Deutschland genannt, und dies vielleicht nicht mit Unrecht; denn diese Formation lässt eine ausgiebige Landwirtschaft nicht aufkommen. Nur in der Nähe des fliessenden Wassers ist eine Bewirtschaftung des Buntsandsteinbodens möglich. An den vom Wasser abgelegenen Stellen kann dagegen nur von einer Waldwirtschaft die Rede sein. Es ist deshalb die Regel, dass Buntsandsteingegenden mit einem dichten Bachnetze sich zum Ackerbau und so zur dichteren Besiedlung noch eignen, dass aber in Gegenden mit spärlichen Wasserläufen Orte nur an Bächen und daher vereinzelt auftreten. Nun sind aber die Buntsandsteindistrikte des Vogelsbergs zur Entwicklung eines dichten Bachnetzes durchaus nicht geeignet. Sie sind nämlich peripherisch angeordnet, den basaltischen Vogelsberg auf drei Seiten — im Norden, Osten und Süden — umschliessend. Die Bäche gehen von der Spitze des basaltischen Kegels divergierend aus, indem sie anfangs — aber im Basaltgebirge — ein dichtes Netz bilden. Bei ihrem Eintritt in das Buntsandsteingebiet haben sie sich nun soweit voneinander entfernt, dass breite Rücken zwischen ihnen wasserlos sind. Es gilt dies ganz besonders für den Nordosten und den Osten des Gebirgs. Dort haben wir denn auch die Gebiete, die hier in Betracht kommen, nämlich das siedelungsarme Schlitzerland und das sich südlich daran anschliessende Wald-

gebiet im Westen des Fuldaer Beckens. Wenn man von dem auf eine kleine Fläche zusammengedrängten Ortschaftenschwarm um Fulda absieht, lassen sich in diesem grossen, von der Fliede im Süden bis zur Jossa im Norden reichenden Gebiet nur etwa 10 Orte feststellen. Diese Siedlungen beschränken sich auf zwei Täler, nämlich auf das Tal der Schlitz und auf das der Lüder.

Auch im Buntsandsteingebiet des Südens müsste man derartige Verhältnisse erwarten, wenn nicht der Vogelsberg im Südosten eine von seinem sonstigen Aufbau abweichende Gestalt hätte. Der die Wasserscheide tragende, nach der Rhön hinüberführende Landrücken verursacht nämlich, dass die Bäche hier nicht divergieren, sondern parallel nach Süden fliessen und auch im Buntsandstein ein ziemlich dichtes Netz erzeugen.

Zu den genannten Gebieten tritt als weiteres ortschaftenarmes das ausgedehnte Waldland nördlich von Gelnhausen, der Rest des ehemaligen Büdinger Reichsforstes und Markwaldes, dessen Boden ebenfalls von Buntsandstein gebildet wird.

Auch ein ziemlich ausgedehntes Gebiet östlich von Laubach weist keinen Ort auf. Doch ist diese Gegend nicht von jeher so arm an Siedlungen gewesen, wie eine Heranziehung der hier sehr zahlreichen Wüstungen lehrt. [1])

Neben diesen heute von Ortschaften vollständig freien Gegenden treten auf der Karte noch einige Stellen hervor, wo die Siedelungen nur dünn gesät sind. Vor allem sind hier mehrere Stellen im Norden des Vogelsbergs zu nennen, wie z. B. die Gegend zwischen der Klein und der unteren Felda und die Gegend um Eifa. Letzteres Gebiet gehört zum Buntsandsteingebirge und hat von jeher kaum einen Ort aufzuweisen gehabt. Im erstgenannten Falle belehrt uns dagegen eine Heranziehung der wüsten Orte, dass auch hier — wie an allen übrigen Stellen der nördlichen und nordwestlichen Randgebiete — ehemals ein dichtes Netz von Siedelungen vorhanden gewesen ist.

Auffallend ist dagegen die geringe Zahl der Niederlassungen in den mittleren Teilen des Westabfalls, in einem Gebiet,

---

[1]) Es wurde wegen der Schwierigkeit der Feststellung der genauen Zahl und Lage der ausgegangenen Orte darauf verzichtet, diese bei der Gesamtdarstellung mit in Rechnung zu ziehen.

dessen Bevölkerungszahl heute verhältnismässig hoch ist. Der Grund für diese Erscheinung kann nur in den Terrainschwierigkeiten gesehen werden, die sich den ersten Ansiedlern entgegenstellten und nicht alle Stellen zur Anlage von Orten geeignet erscheinen liessen [1]).

Diesen genannten siedelungsarmen Gebieten stehen aber im Bereiche des Vogelsbergs auch solche gegenüber, in denen die Ortschaften ausserordentlich dicht liegen. An erster Stelle ist hier die Umgebung von Fulda zu nennen. Die dichte Anordnung der Orte ist wohl dem Einfluss des Klosters zu danken, das an allen nur möglichen Stellen Hörige ansiedelte. Der Boden allein konnte jedoch bei wachsender Volkszahl nicht den gesamten Unterhalt für die Bewohner abwerfen. Diese leben daher zum grossen Teil von Industrie und Gewerbe, deren Betrieb ihnen durch die ausgezeichnete Verkehrslage Fuldas erleichtert wird.

Ein zweites, sehr dicht mit Ortschaften besetztes Gebiet ist der südliche Teil des Ostplateaus, wo die flachwellige Oberflächenbeschaffenheit eine Anlage von Siedelungen allerorts gestattete. Dass diese Orte heute meist klein sind, ist natürlich; denn der Boden ist nicht ertragreich, und die Verbindung mit der Aussenwelt war seither mangelhaft [2]).

Auffallend dicht liegen die Dörfer auch in dem auch geologisch interessanten äussersten Südwesten des Vogelsbergs, dem Gebiet jenseits der Linie Nidda—Ortenberg—Büdingen—Gelnhausen, wo die grosse Fruchtbarkeit die dichte Anordnung der Siedelungen in einfacher Weise erklärt.

---

[1]) Die 19 Orte: Feldkrücken, Rudingshain, Breungeshain, Busenborn, Michelbach, Götzen, Betzenrod, Schotten, Eschenrod, Burkhards, Wingershausen, Eichelsachsen, Gedern, Glashütten, Ober-Lais, Eichelsdorf, Rainrod, Ulfa und Wenings bedecken mit ihren Gemarkungsflächen ein 217 qkm grosses Gebiet. Es berechnet sich demnach hieraus die Siedelungsdichte zu 11,5, d. h. auf 11,5 qkm kommt im Durchschnitt ein Ort. Die mittlere Entfernung der Siedelungen ist also $\sqrt{11,5} = 3,4$ km.

[2]) Das hier in Betracht kommende Gebiet umfasst die Gemarkungen der Orte: Schlechtenwegen, Zahmen, Heisters, Wünschenmoos, Steinfurt, Weidmoos, Nösberts, Veitshain, Bannerod, Metzlos-Gehag, Nieder-Moos, Gunzenau, Reichlos, eine 52,48 qkm grosse Fläche. Die Siedelungsdichte dieses Gebiets berechnet sich hieraus zu 3,75, d. h. auf 3,75 qkm kommt im Durchschnitt ein Ort. Die mittlere Entfernung der Siedelungen ist demnach $\sqrt{3,75} = 1,9$ km.

Es sind dies etwa die Hauptcharakteristika der heutigen relativen Siedelungsverteilung. Eine Mitberücksichtigung der ausgegangenen Orte würde an diesem Bilde – abgesehen von den schon bemerkten Abweichungen – nur wenig ändern [1]).

Geographische Lage.

In diesem Abschnitt sollen die Beziehungen der einzelnen Orte des Vogelsbergs zu den Bahnen des Verkehrs beleuchtet werden, und es soll ermittelt werden, welche Ansiedlungen diesen Beziehungen eine günstige Entwicklung zu verdanken haben. Es sind also zu diesem Zwecke die Richtungen des Verkehrs genauer zu betrachten, und zwar nicht nur die des heutigen, sondern auch besonders die des mittelalterlichen Verkehrs.

1. Die Verkehrswege des Vogelsbergs bis zu der Zeit, wo das Gebirge als selbständiges Handelsgebiet auftritt [2]).

Im Mittelalter und bis in die neueste Zeit hinein kam der Vogelsberg nicht als selbständiges Handelsgebiet in Betracht; einzig und allein als Durchgangsgebiet für den Handel war er von Bedeutung und zwar für den Handel zwischen Frankfurt und Sachsen-Thüringen. Diese Zustände kommen in den Verkehrsstrassen jener Zeit deutlich zum Ausdruck; denn fast alle Hauptstrassen dienten ausschliesslich diesem Durchgangsverkehr. Sie alle durchzogen den Vogelsberg und seine Umgebung in südwest-nordöstlicher Richtung. Man kann sie — nach ihrer Lage — in drei Gruppen einteilen, nämlich in:

1. die Strassen, die den Hauptstock des Gebirges im Norden umgingen,
2. die Strassen, die das eigentliche Gebirge überschritten,
3. die Strassen, die den Gebirgsstock im Süden umgingen.

Die erste Gruppe wird aus zwei Strassen gebildet, welche man die „Strassen durch die Hessen" nannte, weil sie mitten durch

[1]) Es sei hier bemerkt, dass nach den seitherigen Forschungen über die Wüstungen des Vogelsbergs die Zahl der ausgegangenen Orte im nördlichen und nordwestlichen Vogelsberg im Durchschnitt grösser ist als an den übrigen Stellen des Gebirges.

[2]) Vgl. hierüber Kofler, Alte Strassen in Hessen. Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, Trier 1893, und Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstrassen in Deutschland. Zeitschrift f. deutsche Kulturgeschichte, I. Bd. S. 483 a ff.

das Land der Hessen führten. Nach ihrer Länge unterschied man sie als „Strasse durch die langen Hessen“ und „Strasse durch die kurzen Hessen“.

a) Strasse durch die langen Hessen.

Sie zog von Frankfurt über Giessen, Amöneburg, Treysa und wurde besonders von schweren Fuhrwerken benutzt. In unserem Gebiet durchquerte diese Strasse den fruchtbaren Ebsdorfer Grund und berührte ferner Amöneburg und Kirchhain, welch letzteres heute als Bahnkreuzungspunkt wieder Bedeutung erlangt hat. Bei Ebsdorf zweigte von dieser Strasse eine Nebenlinie ab, die über Allendorf a. d. Lumda führte und eine raschere Verbindung mit Frankfurt ermöglichte. Diese Nebenstrasse war von Wichtigkeit für das Städtchen Allendorf, den Mittelpunkt des Lumdatales und des umliegenden Gebietes, weil sie diesem direkten Anschluss an den Grossverkehr verlieh.

b) Strasse durch die kurzen Hessen.

Diese Strasse kommt für uns mehr in Betracht, da sie die Hauptverkehrsader des ganzen nördlichen Vogelsbergs darstellte. Sie führte von Frankfurt durch die Wetterau nach Grünberg und von hier in zwei Linien nach dem Fuldatal bei Jossa, wo sich die beiden Teilspuren wieder vereinigten. Der eine der beiden Teilwege führte quer über bewaldete Höhen nach Romrod und Alsfeld, dem Mittelpunkt des nördlichen Vogelsbergs, um dann unter dem Herzberge hin zur Fulda zu gehen. Die andere Strecke berührte dagegen eine grosse Anzahl Orte, von denen der bedeutendste Gross-Felda ist. Ferner führte dieser Weg durch das alte Städtchen Grebenau, wo er sich mit einer später zu erwähnenden Strasse vereinigte. — Von einiger Bedeutung war auch eine Verbindungslinie zwischen der „Strasse durch die langen Hessen“ und der „Strasse durch die kurzen Hessen“. Sie verlief von Grünberg über Homberg nach Amöneburg.

Die zweite Gruppe von Strassen führte quer über den Zentralstock des Gebirges. Besonders zwei Strassen sind hier zu nennen, die allerdings Teilstränge abzweigten, welche sich später wieder vereinigten. So drang eine Hauptlinie bei Nidda ins Gebirge ein, um über Schotten an Ulrichstein vorbei nach Lauterbach zu ziehen. Die zweite Hauptstrasse führte von Ortenberg über

Gedern nach Crainfeld, um sich hier zu teilen. Der eine Zweig vereinigte sich in Lauterbach mit der erstgenannten Strasse und führte nach Grebenau und von hier gemeinsam mit der „Strasse durch die kurzen Hessen" hinüber zur Fulda nach Hersfeld. Ein zweiter Zweig führte von Crainfeld hinüber nach Schlitz und von hier aus die Fulda abwärts; eine dritte Teilstrecke endlich ging von Crainfeld hinüber nach Fulda.

Die dritte Gruppe umfasst die das eigentliche Gebirge im Süden umgehenden Strassen, und zwar sind es auch hier wiederum zwei Wege, die im Mittelalter begangen wurden. Die eine Strasse, die sogenannte Kinzigstrasse, führte das Tal der Kinzig entlang über Gelnhausen, Steinau (an der Strasse), Schlüchtern hinüber ins Fuldatal. Diese Talstrasse war im Mittelalter häufig nicht passierbar infolge der Versumpfung des Kinzigtals. Es war deshalb eine zweite Strasse ebenso wichtig für den damaligen Verkehr wie die Kinzigstrasse. Dieser Weg führte im Süden der Stadt Büdingen vorbei quer über die Höhen hin, überschritt zwischen Salz und Freiensteinau die Wasserscheide zwischen Kinzig und Fulda und teilte sich in Giesel. Der eine Teilweg — ehemals Antsenweg genannt — wandte sich nach Norden und überschritt östlich von Schlitz die Fulda, um ebenfalls wie die anderen Strassen in Hersfeld zu münden. Der andere Zweig — als Ortesweg bekannt — vereinigte sich südlich von Fulda mit der Kinzigstrasse.

Was bei Betrachtung dieser alten Strassen [1]) vor allem auffällt, ist die Tatsache, dass fast alle bedeutenderen Orte des Mittelalters (Städte und Marktflecken) an solchen Durchzugsstrassen liegen. Die „Strassen durch die Hessen" berührten die Orte: Kirchhain, Allendorf, Grünberg, Gross-Felda, Alsfeld und Grebenau. Nidda, Ortenberg, Schotten, Gedern, Lauterbach, Fulda und Schlitz wurden von den Wegen durchzogen, die über das Gebirge führten. Büdingen, Birstein, Gelnhausen, Wächtersbach, Salmünster, Steinau, Schlüchtern, Flieden und Fulda wurden von den Strassen berührt, die das Gebirge im Süden umgingen [2]).

---

[1]) Es ist dies natürlich keine erschöpfende Übersicht über die Verkehrsstrassen des Mittelalters, aber die hauptsächlichsten Handelswege sind im vorhergehenden alle zusammengestellt.

[2]) Allerdings lagen Büdingen und Birstein nicht direkt an diesen Strassen, standen aber sicher in Verbindung mit ihnen.

Ist nun diese Berührung der Orte durch die Strassen die Folge einer ausgesprochenen geographischen Lage der genannten Siedelungen, oder ist sie nur eine zufällige Erscheinung? — Um diese Frage erschöpfend beantworten zu können, ist es nötig, zu untersuchen, wie sich die Orte der Veränderung der Verkehrsrichtungen der modernen Zeit gegenüber verhielten. Wir werden deshalb den Verlauf der heutigen Verkehrsbahnen im folgenden genauer betrachten.

2. Die heutigen Verkehrslinien des Vogelsbergs.

Wie schon erwähnt wurde, trat in der neueren Zeit, besonders im Laufe des 19. Jahrhunderts, ein Umschwung in den Verkehrsverhältnissen des Vogelsbergs ein. Dieser Wechsel zeigte sich in doppelter Weise. 1. Für den Grossverkehr trat an Stelle der Strassen das Eisenbahnnetz. 2. Der Vogelsberg bekam selbständige wirtschaftliche Bedeutung. — Eine Folge dieses doppelten Umschwunges sind die heutigen Verkehrslinien. Diese zerfallen in zwei Gruppen, deren eine dem Durchgangsverkehr dient, während die andere die Aufgabe hat, das Gebirge wirtschaftlich zu erschliessen.

a) Linien des Durchgangsverkehrs.

Während früher alle Strassen ausschliesslich den Zweck hatten, den Durchgangsverkehr zu vermitteln, hat sich dieser heute fast vollständig auf zwei Linien zurückgezogen, nämlich auf die „Strasse durch die langen Hessen“, die heutige Main-Weser-Bahn, und auf die Kinzigstrasse, die jetzige Bahn Frankfurt—Gelnhausen—Fulda. Alle übrigen ehemaligen Handelsstrassen kommen heutzutage für den Durchgangsverkehr kaum noch in Betracht. Die Strassen quer über das Gebirge (2. Gruppe) mussten natürlich ihre Bedeutung verlieren; denn für den Grossverkehr brauchbare Bahnen kann man in dieser Richtung nicht anlegen, und Chausseen können einen Konkurrenzkampf mit den beiden genannten Eisenbahnlinien natürlich nicht aufnehmen. — Auch die eine der südlich um das Gebirge herumführenden Strassen (3. Gruppe: Büdingen—Fulda) hat heute für den Fernverkehr keine Bedeutung mehr; denn eine Eisenbahn lässt sich an ihrer Stelle nicht gut anlegen. — Wie verhält es sich nun aber mit der „Strasse durch die kurzen Hessen“ (1. Gruppe: Frankfurt—Grünberg—Alsfeld—Hersfeld)? Auch heute haben wir hier einen Hauptverkehrsweg, eine Bahn, deren Verlauf

aber nur teilweise mit dem der ehemaligen Strasse übereinstimmt. Schon der Ausgangspunkt ist ein anderer geworden. Früher führte der Weg von Frankfurt direkt nach Grünberg, die Eisenbahn macht dagegen den Umweg über Giessen — eine Tatsache, die auf die Entwicklung von Grünberg entscheidenden Einfluss ausgeübt hat. Besonders stark weicht jedoch die Bahnlinie jenseits von Alsfeld von der ursprünglichen Linie ab, indem sie nicht nordöstlich weiter nach Hersfeld, sondern nach Südosten, nach Fulda führt. Diese Änderung in der Verkehrsrichtung ist von einschneidender Bedeutung für die Entwickelung mehrerer Orte des Nordvogelsbergs gewesen, indem sie diese Linie für den Durchgangsverkehr fast vollständig unbrauchbar machte.[1])

b) Der Aufschliessung des Gebirges dienende Bahnen.

Hier ist vor allem eine vollständig neue Linie zu nennen, die Vogelsberg-Randbahn Giessen—Nidda—Büdingen—Gelnhausen, eine Linie, die für den Verkehr früher überhaupt nicht in Betracht kam, die aber heute unter den der wirtschaftlichen Erschliessung des Gebirges dienenden Bahnen an erster Stelle steht Von ihr aus gehen Stichbahnen ins Innere des Vogelsbergs, die die Aufgabe haben, den Verkehr mit dem inneren Gebirge zu vermitteln. Es sind dies die Bahnen Nidda—Schotten und Stockheim—Ortenberg—Gedern, welch letztere bis Lauterbach fortgesetzt worden ist. — Fast ebenso wichtig wie die Bahn Giessen—Gelnhausen ist für das Gebiet die schon genannte Linie Giessen — Grünberg—Alsfeld—Lauterbach—Fulda, die nördliche Vogelsberg-Randbahn, die allerdings den Rand des Gebirges nicht innehält, sondern im Nordosten und Nordwesten bedeutende Stücke abschneidet. Auch von dieser Linie gehen Stichbahnen ins Innere, so z. B. die Bahn Lauterbach — Grebenhain, die sich über Gedern nach Stockheim fortsetzt, sowie die Bahn Salzschlirf—Schlitz. — Von etwas geringerer Bedeutung für die Erschliessung des Gebirges ist eine dritte Randbahn, die Kinzigbahn, die schon bei den Durchzugslinien genannt wurde. Auch sie sendet eine Stichbahn ins Gebirge, die Strecke Wächterbach—Birstein, deren Verlängerung bis Grebenhain projektiert ist. — Eine weitere Sammel- und Abzugslinie für den Verkehr stellt die Nebenbahn Nieder-

[1]) Die direkte Linie Alsfeld—Hersfeld soll jetzt allerdings gebaut werden (s. Karte).

Gemünden—Kirchhain dar, die nicht den Charakter einer Stichbahn wie z. B. die Linie Nidda--Schotten hat.

Fasst man die dargestellten Tatsachen nochmals zusammen, so kommt man etwa zu folgendem Ergebnis: Es gibt drei Arten von Bahnen im Vogelsberg, nämlich:

1. solche, die dem Durchgangsverkehr dienen (Main-Weserbahn und Kinzigbahn),
2. solche, die den Verkehr des Vogelsbergs am Rande sammeln und den Abzug besorgen (Sammellinien: Giessen—Gelnhausen, Kinzigbahn, Giessen—Fulda, Nieder-Gemünden—Kirchhain),
3. Stichbahnen, die den Verkehr des Innern mit den Sammellinien vermitteln (Giessen—Allendorf—Grünberg, Mücke—Laubach, Nidda—Schotten, Stockheim—Gedern—Lauterbach, Wächtersbach—Birstein, Salzschlirf—Schlitz).

Ausser diesen Nebenbahnen vermittelt noch eine Anzahl von Strassen den Kleinverkehr, die aufzuzählen der Mühe nicht lohnt.

Nachdem wir nun sowohl die Bahnen kennen gelernt haben, die der Verkehr in früheren Zeiten einschlug, als auch die modernen Verkehrswege genauer betrachtet haben, können wir uns der Aufgabe zuwenden, zu untersuchen, welches der Einfluss des Verkehrs auf die Entwicklung der einzelnen Siedelungen war; mit anderen Worten, es sollen jetzt die Orte des Vogelsbergs in Bezug auf ihre „Verkehrslage" betrachtet werden.

3. Verkehrslage der Vogelsbergorte.

Der trotz mancher Abweichungen regelmässige Aufbau des Vogelsbergs ermöglicht eine verhältnismässig einfache Gliederung der Orte nach ihrer Lage zum Verkehr. Naturgemäss kommen für eine solche Behandlung nur wenige Siedelungen in Betracht; die grosse Mehrzahl der Dörfer hat keine Bedeutung für uns. Eine geographische Lage kommt eben nur einer beschränkten Anzahl von Orten zu. Diese Orte sollen nun für den Vogelsberg zusammengestellt und nach ihrer Bedeutung gegliedert werden. Den Einteilungsgrund entnehmen wir der oben aufgestellten Einteilung der Verkehrslinien. Es ist ein solches Vorgehen bei der Betrachtung der geographischen Lage ja erlaubt, da der Verkehr ganz bestimmte, durch die Natur des Landes bedingte Richtungen einschlagen muss; für den Vogelsberg gilt dies ganz besonders.

Wie wir sehen, wird das Gebirge auf allen Seiten von wichtigen Strassen umzogen, deren Verlauf im Westen, Süden und Osten von der Natur genau vorgeschrieben wird, im Norden dagegen mehr oder weniger willkürlich ist, da eine ausgesprochene Tiefenlinie mit geringen Verkehrsschwierigkeiten hier überhaupt nicht vorhanden ist. Auf den Punkten dieser Linien sammelt sich der Verkehr des Vogelsbergs, und längs dieser Linien findet der Abzug resp. Zuzug der Umsatzartikel statt. Wäre der Vogelsberg ein glatter (idealer) Kegel, dann würden alle Punkte dieser Abzugslinien in gleichem Masse geeignet sein, den Handel ihres Hinterlandes an sich zu ziehen. In Wirklichkeit wird aber das Gebirge durch eine grosse Anzahl von Bächen und Flüsschen zerschnitten, die durch mehr oder weniger breite Rücken voneinander getrennt sind. Die Täler geben nun die natürlichen Verkehrslinien mit dem Innern, und es werden diejenigen Punkte der Sammellinien bevorzugt, die an der Mündung der Tallinien in die Randlinien liegen. Ausgeprägt haben wir diese Verhältnisse aber nur da, wo die Kegelgestalt des Gebirges hervortritt, nämlich im Westen, Süden und Südosten. An allen übrigen Stellen liegen die Dinge nicht so einfach, da wir im Norden und besonders im Osten nicht solche, den Verkehr hemmende Rücken haben, welche den Handel zwingen, genau die Tallinien einzuhalten. Die Lage der Sammelpunkte auf den Abzugslinien ist deshalb in diesen Gegenden nicht einzig und allein eine Folge der Lage an einem Talende. Warum gerade die betreffenden Punkte ausgewählt wurden, werden wir bei der Besprechung jener Orte sehen. — Die an diesen Randlinien gelegenen Orte kann man als Randorte bezeichnen. Es gehören hierher: Alsfeld, Lauterbach, Salmünster-Soden, Wächtersbach, Gelnhausen, Büdingen, Ortenberg-Stockheim, Nidda, Laubach, Grünberg (nebst Mücke), Kirchhain u. a. m.[1]). Ihre Bedeutung beruht also darauf, dass sie die Sammelpunkte des aus dem Gebirge herausströmenden Verkehrs sind.

Hätte der Vogelsberg eine einheitliche — wenn auch nicht ideale — Kegelgestalt, dann würde eine Linie, die die genannten Punkte verbindet, das ganze Gebirge umschliessen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Im Norden werden verschiedene Stücke des Ge-

[1]) Vgl. die Tabelle auf S. 15.

birges abgeschnitten, so das westlich der Ohm gelegene Gebiet, das man im gewöhnlichen Sprachgebrauch auch nicht mehr zum Vogelsberg rechnet. Ausserdem wird das Gebiet der Jossa und das Schlitzerland jenseits der Linie Lauterbach—Grossenlüder abgetrennt.

Der Grund für das Entstehen einer Randstadt im Innern des Gebiets (Lauterbach) liegt in dem Bau des nördlichen Vogelsbergs, dessen eigentliche Grenze ja erst nördlich von Grebenau zu suchen ist. Dass sich nicht dort im Norden eine Randstadt entwickeln konnte, sondern weiter im Süden, erklärt sich nämlich daraus, dass ein breiter Graben (der Keupergraben von Lauterbach—Grossenlüder) hier weit ins Gebirge eingreift, und für die Entwicklung einer Sammellinie die Aussichten hier weit besser sind als nördlich von Grebenau; denn dort kommt nicht ein so gutes Hinterland in Betracht wie gerade bei Lauterbach.

Wie wir oben sahen, führen von den Abzugslinien, an denen die genannten Randorte liegen, Bahnen oder andere Verkehrswege ins Innere des Gebirges. Sie haben den Zweck, den Austausch zwischen dem Gebirgsinnern und den Sammellinien zu vermitteln. Nun ist es natürlich, dass diese Wege bestimmte Ziele haben; diese Zielpunkte sind im Vogelsberg sehr einfach gegeben. Der regelmässige Aufbau des Gebirges hat im Innern Sammelpunkte des Verkehrs entstehen lassen, die meist schon lange vor Entstehung der Eisenbahnen Bedeutung für den Verkehr hatten und demnach nicht willkürlich bevorzugte Orte sind, sondern Orte, denen dank ihrer geographischen resp. topographischen Lage eine gewisse Sonderstellung gegenüber den Orten ihrer Umgebung zukommt. Die meisten derselben sind ziemlich regelmässig am Abhang des Gebirges angeordnet. Es sind dies: im Norden Gross-Felda, im Westen Schotten, im Süden Gedern und Birstein; im Osten fehlt dagegen ein derartiger Punkt, wenn man nicht Herbstein als solchen gelten lassen will. Ausserdem haben wir noch solche „Mittelpunkte des Kleinverkehrs“ in den Gebieten, die durch die Randlinien vom eigentlichen Gebirgsstock abgeschnitten werden, nämlich im Nordosten Schlitz und Grebenau, im Nordwesten Allendorf a. d. Lumda. Alle die letztgenannten Orte sind Mittelpunkte kleinerer Gebiete und zwar nicht nur in verkehrsgeographischer, sondern auch in gewerblicher, industrieller und geistiger Hinsicht.

Noch eine dritte Art von Bahnen war oben hervorgehoben worden, die Durchzugsbahnen (Kinzigbahn und Main-Weserbahn). An ihnen können Orte sich entwickeln, die ihre Bedeutung einzig und allein dadurch erhalten, dass sie an diesen Verkehrslinien liegen. Meist wird, wenigstens in unseren Gegenden, ein solcher Ort auch gleichzeitig der wirtschaftliche Mittelpunkt seiner Umgebung werden und als solcher einer der obengenannten Kategorien zuzurechnen sein. Man kann diese Orte trotzdem herausfassen als solche Niederlassungen, die ihre Bedeutung nicht nur ihrer Lage inmitten eines Wirtschaftsgebietes, sondern auch ganz besonders ihrer Lage an einer grossen Verkehrsstrasse verdanken. Zu diesen Orten müssen gerechnet werden: Gelnhausen, Steinau, Schlüchtern, Kirchhain.[1])

Weiter müssen diejenigen Orte ausgesondert werden, die selbständige „Hauptverkehrsmittelpunkte" darstellen. Im Bereiche des Vogelsbergs gibt es nur einen derartigen Ort, nämlich Fulda.

Wir kommen demnach zu folgender Einteilung der Orte nach ihrer Verkehrslage.

A. Hauptverkehrsmittelpunkte.

	Einw. 1880	Einw. 1900	
Fulda	11507	18043	

B. Orte, die vorwiegend durch Durchgangsverkehr wichtig geworden sind.

Gelnhausen	3744	4589	
Steinau	2279	2094	1834: 2402 E.
Schlüchtern	2589	2776	
Kirchhain	1880	2017	

C. Randorte des Vogelsbergs.

Grünberg	2259	1992	
Nidda	1782	1950	
Laubach	2002	1823	
Ortenberg-Stockheim	—	916 + 741	
Büdingen	2684	3101	
Alsfeld	3973	4364	

[1]) Diese Orte gehören ihrer Lage und Bedeutung nach zugleich unter die schon genannte Gruppe der Randorte des Vogelsbergs.

	Einw. 1880	Einw. 1900
Lauterbach	3295	3844
Gelnhausen	3744	4589
Wächtersbach	—	1250
Steinau	2279	2094
Soden-Salmünster	—	973 + 1296
Schlüchtern	2589	1776
Flieden	—	1501

D. Mittelpunkte des Kleinverkehrs.

Gross-Felda	1124	975
Grebenau	666	656
Schlitz	2579	2589
Gedern	1821	1708
Birstein	985	1033
Schotten	1987	2041
Allendorf	1120	1106
(Herbstein	1794	1667)

Wenden wir uns nun der Besprechung der einzelnen Gruppen und Orte zu:

A. Hauptverkehrsmittelpunkte.

Fulda.

Schon bei der Betrachtung einer in kleinem Maßstab ent-entworfenen Dichtekarte (vergl. Sydow-Wagners methodischen Schulatlas) fällt die für Buntsandsteinlandschaften ungewöhnlich dichte Besiedelung der Gegend um Fulda auf. Diese Menschenanhäufung hängt mit der oben erwähnten Wohndichte in keiner Weise zusammen und kann nicht die Folge des Willens der Klosterfürsten sein, ebensowenig wie sie durch Güte des Bodens erzeugt worden ist. Die Haupteinnahmequellen der Bevölkerung sind Gewerbe und Industrie. Beide können sich aber nur entwickeln, wenn das Gebiet leicht mit anderen Gegenden in Verbindung treten kann, d, h. es muss eine gute Verkehrslage vorhanden sein. Dies ist bei Fulda in ausgesprochenem Masse der Fall. Die Stadt liegt in der östlichen hessischen Senke, an der wichtigen Strasse von Frankfurt nach Thüringen und zwar gerade in der Mitte zwischen den beiden Gebieten, die die Strasse ver-

bindet. Dies und die Lage in einer beckenartigen Erweiterung der sonst schmalen Senke macht den Ort zu einem nicht unbedeutenden Ruhepunkt des Handels und Verkehrs. Hinzu kommt die Bedeutung der Stadt für ihre Umgebung, das Fuldaer Becken, das im Westen von den Ausläufern des Vogelsbergs und im Osten von der Rhön begrenzt wird. Nach Süden ist es durch den Landrücken abgeschlossen, und auch im Norden schliessen sich die Höhen wieder enger um das Fuldatal zusammen. In der Mitte dieses Beckens liegt Fulda, der Mittelpunkt des Ganzen in jeder Beziehung. Der Zugang zu diesem Becken ist jedoch nirgends allzusehr erschwert. Die Verkehrsstrasse Frankfurt —Leipzig führt denn auch mitten durch das Becken hindurch von Süden nach Norden. Auch im Nordwesten ist durch den schon einmal erwähnten Graben von Lauterbach—Grossen-Lüder eine breite Öffnung gegeben, die zur Anlage einer Bahn den Anlass gegeben hat. Dem Verkehr innerhalb des Beckens und des sich daran anschliessenden Gebiets dienen ausser den erwähnten Linien die Stichbahnen Fulda—Gersfeld und Fulda—Tann, welch letztere nach Vacha fortgesetzt werden soll. Ausserdem vermittelt eine ausserordentlich grosse Zahl von Strassen den Kleinverkehr zwischen Fulda und den einzelnen Teilen des Beckens.

B. Orte, die vorwiegend durch ihre Lage an Durchgangsstrassen bedeutend geworden sind.

Es gehören hierher die an der Kinzigbahn und an der Main-Weserbahn liegenden Städte, also Gelnhausen, Salmünster, Steinau und Kirchhain, lauter Siedelungen, die als Randorte auch unter der folgenden Gruppe zu nennen sind [1]). Sie sind nicht von gleicher Wichtigkeit. Gelnhausen ist den übrigen Orten in seiner Entwicklung weit voraus und zwar infolge seiner Lage. Es liegt nämlich an der Stelle, wo die breite Main-Rheinebene sich buchtartig zuspitzt und wo die schon öfters genannte Kinzigstrasse aus dem gebirgigen Lande heraustritt. Schon im Mittelalter war Gelnhausen ein für den Handel wichtiger Platz; denn hier teilte sich die von Frankfurt kommende Strasse: der eine Weg führte die Kinzig aufwärts weiter nach Sachsen hinüber, der andere

[1]) Auf der Karte sind diese Orte deshalb nicht als besondere Gruppe hervorgehoben worden.

dagegen wandte sich über die Höhen des Spessarts nach Franken. Der letztgenannte Weg hat heute seine Bedeutung fast vollständig verloren, aber durch die Änderung der Handelsrichtungen ist Gelnhausen doch ein Knotenpunkt geblieben, nämlich durch das Hinzutreten der Linie Giessen—Gelnhausen. Für den modernen Verkehr wirken ja zwei im Winkel zusammentretende Gebirge wie ein Trichter: der aus der südlichen Wetterau und dem Rodgau kommende und nach Osten gerichtete Handel konzentriert sich in der Spitze dieses Trichters, in Gelnhausen. — Diese eigenartige Verkehrslage gibt Gelnhausen bedeutende Vorteile gegenüber den Orten Steinau, Schlüchtern und Soden-Salmünster, die mehr oder weniger von der erstgenannten Stadt abhängig sind und zu ihrem Hinterland gehören. Ueberhaupt ist ja die moderne Entwicklung des Handels und Verkehrs darauf gerichtet, diese in einzelnen Punkten zu konzentrieren und Handelsplätze in geringer Entfernung voneinander nicht entstehen zu lassen. Dies zeigt sich in dem Verhältnis der kleineren, letztgenannten Orte zu Gelnhausen, es zeigt sich aber auch an Gelnhausen selbst, dessen Entwickelung durch die grosse Nähe der Städte Frankfurt und Hanau ausserordentlich gehemmt wird. Aber ihre jetzige Bedeutung als Knotenpunkt zweier wichtiger Linien kann der Stadt nie genommen werden.

Kirchhain steht an Bedeutung weit hinter Gelnhausen zurück, obgleich die Bedingungen für eine gewisse Entwicklung gegeben sind. Der Ort liegt nämlich da, wo die Ohm aus dem Gebirge austritt, in einem weiten Becken, an dem Vereinigungspunkt der Ohm mit der Klein und der Wohra. Früher führte die „Strasse durch die langen Hessen" über Kirchhain durch den Ebsdorfer Grund. Wenn auch also damals das nahe Marburg die Entwicklung des Ortes kaum beeinflusste — da ja die Strasse nicht über Marburg führte — so war doch die Konkurrenz der Nachbarstadt Amöneburg auf das Wachstum der Siedlung von nachteiligem Einfluss. Als dann später an die Stelle der Strasse die Eisenbahn trat, wurde zwar Amöneburg überholt, nun aber liess Marburg einen grösseren Verkehrsplatz in seiner Nähe nicht aufkommen. Allerdings hat Kirchhain durch die Anlage der Ohmtalbahn wieder etwas gewonnen und wird auch durch eine Bahn ins Wohratal weiter erstarken, aber zu einer Entwicklung, wie sie Gelnhausen genommen hat, fehlt ihm das reiche Vorland.

C. Randorte des Vogelsbergs.

Wie schon erwähnt wurde, sind diese Orte kreisförmig am Gebirgsrand angeordnet, meist den Fuss des Gebirges genau bezeichnend. Nur im Norden ist letzteres wegen der Verwischung der Grenze nicht ganz der Fall. Überhaupt erzeugen der Norden und auch der Osten infolge der Besonderheiten im Aufbau eine Verwickelung der Verhältnisse. Im Westen, Süden und Südosten haben wir eine grosse Anzahl von Randorten, im Norden und Osten kann man aber nur drei oder — bei Heranziehung der Stadt Fulda — höchstens vier derartige Orte feststellen (Kirchhain, Alsfeld, Lauterbach, Fulda). Der Grund für diese Tatsache liegt, wie erwähnt, in dem Bau dieser Gegenden. Während nämlich im Westen und Südosten die Gewässer vom Oberwald aus radial abfliessen und durch ziemlich beträchtliche Höhen voneinander getrennt werden, ist demgegenüber der radiale Verlauf im Norden und Osten sehr gestört, und die trennenden Höhen bilden hier meist infolge der Verflachung der Täler keine Verkehrshindernisse. Während sich also infolge dieser Verhältnisse im Westen und Südosten an dem Ende eines jeden Radialtals ein Randort entwickelte, ist im Norden und Osten hiervon nichts zu sehen. Bedeutende Randstädte entstanden in den letztgenannten Gebieten nur an ausgesprochen bevorzugten Stellen, wie sie Alsfeld und Lauterbach einnehmen. Die Zahl der Randorte im Osten und Norden ist infolgedessen geringer als an den übrigen Stellen des Gebirges, aber die Bedeutung der einzelnen Städte ist bei weitem grösser als die der Randstädte des Westens und Südostens. Schon aus den Einwohnerzahlen geht dieser Gegensatz hervor: von Gelnhausen abgesehen, das ja eine Sonderstellung einnimmt, sind Alsfeld (1900: 4364 Ew.) und Lauterbach (3844 Ew.) die grössten Randorte, und dabei ist Büdingen (3101 Ew.), das der Grösse nach nun folgt, durch ein ausserordentlich reiches Vorland ausgezeichnet.

a) Der Norden.

Alsfeld.

Genau wie Fulda und Kirchhain liegt auch Alsfeld in einem — allerdings sehr flachen — Becken, das im Süden durch die Vorhöhen des Vogelsbergs, im Osten durch einen den Vogelsberg mit dem Knüll verbindenden Höhenrücken und im Westen durch

einen von Zell nach Gleimenhain ziehenden Hügelzug begrenzt wird, während es sich im Norden in den Tälern der Antreff und der Schwalm öffnet. Der Anstieg nach Süden, nach dem Vogelsberg hin, ist fast unmerklich, und auch im Westen und Osten sind erhebliche Verkehrshindernisse kaum vorhanden. Doch geniesst Alsfeld alle Vorteile der Beckenlage; ausserdem ist auch der Verkehr mit dem ganzen Nordgehänge des Vogelsbergs leicht. Wie wir sehen, sind dies genau dieselben Vorzüge, deren sich auch Fulda zu erfreuen hat. In einem wesentlichen Punkte ist dagegen ein Unterschied vorhanden, und gerade dieser ist die Ursache der verschiedenen Entwickelung der beiden Orte. Fulda liegt nämlich an einer bedeutenden Durchgangslinie des Verkehrs, Alsfeld dagegen nur an einer Randbahn. Im Mittelalter konnte sich Alsfeld mit der Bischofsstadt wohl messen, aber damals war der Ort auch ein für den Durchgangsverkehr sehr wichtiger Punkt. Diese Bedeutung ist aber der Stadt schon lange verloren gegangen, und zwar ganz besonders seit der Zeit, als man es unterliess, die „Strasse durch die kurzen Hessen“ durch eine geeignete Eisenbahnlinie zu ersetzen, was allerdings jetzt durch den Bau der Bahn nach Hersfeld nachgeholt werden soll. Wenn heute Alsfeld trotzdem eine nicht unbedeutende Rolle spielt, so ist dies nur eine Folge der wirtschaftlichen Hebung des Nordvogelsbergs, dessen natürlicher Sammelpunkt Alsfeld ist [1]).

b) Der Osten.

Lauterbach.

Der natürliche Sammelpunkt des Ostplateaus ist Lauterbach. Dieser Ort liegt nicht am eigentlichen Rand des Gebirges, sondern am Ende eines von Fulda aus nach Nordwesten verlaufenden Grabens. Im Mittelalter war er der Vereinigungspunkt der mitten durch das Gebirge führenden Strassen und als solcher von Bedeutung. Damals richtete sich der gesamte, für Lauterbach in Betracht kommende Verkehr hinüber nach Grebenau oder direkt nach Hersfeld [2]). Mit Fulda war der Ort nur in politischer Hinsicht

[1]) Es ist überflüssig, hier nochmals auf die Lage Kirchhains einzugehen, da sie schon früher gewürdigt wurde.

[2]) Mit Hersfeld stand nämlich Lauterbach durch eine Art Rennweg, der über die Höhen zwischen der Jossa und der Fulda führte, in direkter Verbindung.

verknüpft, Handelsbeziehungen zwischen beiden haben kaum bestanden. Heute haben sich die Verhältnisse vollständig geändert. Ein direkter Verkehr besteht zwischen Lauterbach und Grebenau —Hersfeld nur noch in untergeordnetem Masse. Der ganze Handel der Stadt fliesst heute in der Richtung auf Alsfeld und Fulda ab. Gerade diese moderne Verkehrsrichtung (Abfluss in tangentialer Richtung) verleiht dem Orte das Gepräge einer Randstadt des Vogelsbergs. Als natürliches Zuzugsgebiet muss der ganze Osten zwischen dem Oberwald und der preussisch-hessischen Grenze gelten. Dieses Gebiet senkt sich nach Nordosten hin, wie schon der Lauf der Gewässer erkennen lässt. Der Verkehr dieser Gegend mit der Randstadt ist daher leicht; trennende Rücken sind kaum vorhanden. Infolge dieser Beschaffenheit der Oberfläche ist ein Zwischenhandelsplatz nicht nötig und, wie wir sehen werden, auch nicht vorhanden.

c) Kinzigtal und Fuldatal.

Flieden, Schlüchtern, Steinau, Soden-Salmünster, Wächtersbach, Gelnhausen.

Schon aus der grossen Zahl dieser auf ein kleines Gebiet verteilten Orte kann man schliessen, dass ihre Bedeutung meist nicht gross ist. Wie man aus den Einwohnerzahlen ersieht, ist — bei Ausscheidung von Gelnhausen — ein grösserer Ort nicht vorhanden. Nur Schlüchtern scheint einige Zukunft zu haben. — Was weiter besonders auffällt, ist der Gegensatz zwischen dem Kinzigtal und dem Fuldatal. Während wir in jenem fünf Randorte zählen, haben wir in dem letztgenannten Tale nur einen einzigen und zudem nur unbedeutenden Sammelpunkt, nämlich Flieden, einen Ort, der überdies sehr weit nach Süden vorgeschoben ist. Dagegen ist das Fuldatal durch einen grösseren Mittelpunkt, Fulda, ausgezeichnet. Die Ursache für diesen Gegensatz liegt nicht allein in dem schon erwähnten Umstand, dass ein grösserer Ort einen Konkurrenzpunkt in seiner näheren Umgebung nicht aufkommen lässt, sondern vor allem in der verschiedenen Verkehrsrichtung in beiden Tälern. Das Kinzigtal ist in seiner ganzen Länge eine Verkehrsstrasse ersten Ranges gewesen und ist dies auch heute noch. Das obere Fuldatal wurde dagegen von den mittelalterlichen Strassen im Winkel geschnitten; denn die Richtung des Verkehrs fiel damals

nicht mit der Talrichtung zusammen. Im vorigen Jahrhundert aber, als die Verkehrsrichtungen sich änderten und das Fuldatal Bedeutung als Haupthandelsstrasse zu erhalten schien, wurde der Verkehr infolge eines falschen Patriotismus gezwungen, einen anderen, weniger gangbaren Weg einzuschlagen [1]). Ausserdem kommt noch in Betracht, dass in das Kinzigtal eine Menge von grösseren, fruchtbaren Tälern mündet, dass im Fuldatal dagegen die Seitentäler sehr spärlich und klein sind und ein sehr unbedeutendes Hinterland erschliessen.

Von den einzelnen Orten ist wenig zu sagen. Die Lage Gelnhausens und der Mehrzahl der übrigen Orte wurde schon gekennzeichnet. Neben Gelnhausen hat nur Wächtersbach für den südöstlichen Vogelsberg grössere Bedeutung bekommen durch den Bau der Bahn Wächtersbach—Birstein, die vermutlich bis Grebenhain durchgeführt werden wird. Doch wird Wächtersbach wegen der grossen Nähe Gelnhausens nie zu einer stärkeren Entwickelung kommen können. — Flieden im südlichsten Winkel des Fuldagebiets kommt mehr als Randort für die Rhön als für den Vogelsberg in Betracht.

d) Der Westen.

Büdingen, Ortenberg-Stockheim, Nidda, Laubach, Grünberg.

Für diese Orte gilt dasselbe, was für die Randorte im Kinzigtale gesagt wurde: ihre Zahl ist zu gross, um jedem einzelnen eine grössere Entwicklung zu gestatten.

Der bedeutendste von ihnen ist Büdingen. Dieses hat vor Nidda eine grössere Entfernung von Friedberg, dem natürlichen Zentrum der Wetterau, voraus und muss als wirtschaftlicher Mittelpunkt der südöstlichen Wetterau gelten. Für den Vogelsberg hat Büdingen weniger Bedeutung; denn sein direktes Hinterland ist ein unfruchtbares, mit dichtem Walde bedecktes Buntsandsteingebiet.

Als Randort am Ausgang des Niddertales wurde eine „Doppelsiedelung", Ortenberg-Stockheim, genannt; denn für sich allein betrachtet, besitzt keine der beiden Siedelungen alle Eigenschaften einer Randstadt, sondern beide Orte ergänzen einander. Stockheim

[1]) Der damalige Kurfürst von Hessen wollte nicht, dass ‚seine' Bahn durch hessen-darmstädtisches Gebiet führe.

liegt an der Randbahn und ist der eigentliche Umsatzpunkt, Ortenberg ist dagegen der überlieferte Mittelpunkt des Niddertales in jeder Beziehung; aber Ortenberg wird infolge seiner ungeeigneten topographischen Lage nie eine grössere Bedeutung erlangen können.

Das Hinterland von Nidda ist besser als das von Büdingen, aber die Entwicklung dieser Stadt wird durch die grosse Nähe Friedbergs gehemmt; auch macht sich hier schon der zentralisierende Einfluss Giessens bemerkbar.

Der unbedeutendste der westlichen Randorte, Laubach, liegt nicht mehr an der Hauptabzugslinie des Westrandes (Giessen—Gelnhausen), sondern an einer wenig wichtigen Nebenbahn (Mücke—Laubach—Hungen). Für den Vogelsberg hat der Ort fast keine Bedeutung.

Derjenige Randort des westlichen Vogelsbergs, welcher in früheren Jahren am meisten Aussicht auf eine kräftige Entwicklung hatte, ist Grünberg. Die Lage dieser Stadt erinnert sehr an diejenige Gelnhausens. Im Mittelalter waren die Bedingungen für eine günstige Entwicklung bei beiden in der Tat in gleicher Weise vorhanden. Wie Gelnhausen so liegt auch Grünberg an einer Stelle, wo die Ebene buchtartig ins Gebirge eingreift. Und genau so wie bei Gelnhausen führte auch von hier eine viel begangene Strasse — die Strasse durch die kurzen Hessen — von Frankfurt hinüber zur Fulda. Dadurch aber, dass, wie wir schon sahen, hier nicht, wie es bei der Kinzigstrasse geschah, eine Bahn an die Stelle der Strasse getreten ist, hat Grünberg einen grossen Teil seiner Bedeutung zugunsten von Giessen verloren. Allerdings liegt Grünberg heute an einer grösseren Bahn (Giessen—Fulda), aber diese führt über das nahe gelegene Giessen und ist bisher keine Durchzugslinie, sondern einzig und allein eine Randbahn des Vogelsbergs. Grünberg hat deshalb heute nur noch Bedeutung als Randstadt des Vogelsbergs, und zwar kommt es besonders für das nördlich von der Stadt gelegene Gebiet in Betracht, während der Verkehr des südöstlich gelegenen oberen Ohmtals sowie des Gilgbachtals und des Seenbachtals sich nicht mehr wie früher in Grünberg, sondern in Mücke sammelt. Der letztgenannte Umsatzpunkt, die Station Mücke, hat infolge seiner Lage an der Kreuzung der Ohm-Seenbach-Linie und der Randlinie Giessen—Alsfeld—Fulda eine Entwicklung genommen, die noch lange nicht als abgeschlossen bezeichnet werden kann.

D. Mittelpunkte des Kleinverkehrs.

Wenig ist über diesen vierten Typus der Verkehrslage im Vogelsberg zu sagen. Diese Orte haben ihre bevorzugte Stellung grossenteils auch topographischen Faktoren zu verdanken, auf die bei der Betrachtung der Ortslage aufmerksam gemacht werden wird.

Im allgemeinen gilt der Satz: Die Kleinverkehrszentren sind dort am zahlreichsten vorhanden, wo es schwer ist, von der Randlinie aus eine grössere Zone des Hinterlandes zu beherrschen. Zahlreicher sind sie deshalb am West- und Südgehänge des Vogelsbergs, während im Osten überhaupt kein derartiges Zentrum vorhanden ist. Im Südosten dagegen scheint die politische Teilung des Gebiets sowie die grosse Zahl und Nähe der Kinzigorte die Entstehung mehrerer derartiger Kleinverkehrsmittelpunkte verhindert zu haben.

Meist sind diese Orte Mittelpunkte scharf begrenzter Gebiete. So ist Gross-Felda das Zentrum des oberen Feldatales (nebst Seitentälern), sowie einiger kleiner angrenzender Gebiete. In früheren Zeiten stand der Verkehr des Ortes vollständig unter dem Einfluss von Alsfeld. Aber seitdem die Bahn Giessen—Fulda besteht, richtet sich der Verkehr mehr nach dem Westen, der Bahnlinie direkt zu. Die Einwohner verwahren sich ganz entschieden gegen ein Bahnprojekt Gross-Felda—Alsfeld und verlangen direkten Anschluss nach dem Ohmtal. — Das weiter im Gebirge gelegene Ulrichstein, „die höchstgelegene Stadt Hessens", ist ein Bauerndorf, das wegen seiner Lage am Oberwald für die Touristik einige Bedeutung bekommen hat. Auf den Handel und seine Bahnen hat der Ort keinen Einfluss.

Die Kleinverkehrszentren des Westens sind Schotten und Gedern, während der ehemals bedeutendere Marktflecken Wenings heute keine Bedeutung mehr hat. Überhaupt besteht für die Mittelpunkte des Kleinverkehrs die Gefahr, ihre bevorzugte Stellung unter den übrigen Dörfern zu verlieren, was dann eintritt, wenn es der Randstadt gelingt, die Vorteile, die der betreffende Ort hat, an sich zu reissen. Diesem Schicksal sind ausser Wenings noch verschiedene andere Orte verfallen, so z. B. das Städtchen Homberg und der Marktflecken Burggemünden, die sich heute in wirtschaftlicher Hin-

sicht von den anderen an denselben Bahnen gelegenen Orten kaum noch unterscheiden.

Nicht aber gilt dies für Schotten und Gedern. Die erstgenannte Stadt liegt im Hinterland von Nidda, vermittelt den direkten Verkehr zwischen Lauterbach und Nidda, ist aber auch der wirtschaftliche Mittelpunkt des oberen Niddatales, und gerade diese Eigenschaft verleiht Schotten seine Wichtigkeit. — Der Einfluss von Gedern erstreckt sich besonders auf das Quellgebiet der Nidder, sowie ausserdem auf das Gebiet südlich vom Oberwald bis über die Grenze hinaus. Auf Gedern hat der Bau der Bahn und deren Durchführung noch keine dezentralisierende Wirkung ausgeübt. Auch ist diese Gefahr bei einer Gebirgsbahn, deren Leistung eine gewisse Grenze nicht übersteigen kann, nicht so gross wie bei einer Talbahn (ich erinnere an die Ohmtalbahn), und ein Ruhepunkt erscheint hier erforderlich.

Das einzige Zentrum des Südostens ist Birstein, der Mittelpunkt des Reichenbach- und des Brachttales. Der Ort ist heute durch eine Stichbahn mit Wächtersbach und dadurch mit der Kinzigbahn in Verbindung gebracht worden.

Auf dem Ostplateau ist ein eigentliches „Zentrum des Kleinverkehrs" nicht vorhanden; denn Lauterbach hat den ganzen Handel und Verkehr des Gebiets angezogen, wobei es noch durch die Anlage der neuen Bahn unterstützt wurde. Herbstein hat für den Handel nie Bedeutung gehabt, und auch heute verdient es nur als „Sitz eines Amtsgerichts" hervorgehoben zu werden.

Das alte Städtchen Allendorf ist der Mittelpunkt des Lumdatales und hat als solcher früher eine wichtige Stellung eingenommen. Auch heute ist es noch der Hauptort dieses Gebietes, aber eine grössere Entwicklung ist ausgeschlossen, erst recht infolge des Bahnbaues, der seinen dezentralisierenden Einfluss bald zeigen wird.

Im Nordosten des Gebirges liegen zugleich das grösste und das kleinste Zentrum des Kleinverkehrs: Schlitz und Grebenau. Die Erscheinung, dass in jenem verhältnismässig kleinen Gebiet zwei Zentren sich entwickelten, hat ihren Grund in der dortigen Verteilung der Ortschaften. Die Dörfer konnten nur an den Bächen entstehen (Schlitz und Jossa), und da diese durch sehr breite, unbesiedelte Buntsandsteinrücken voneinander getrennt werden, so bildete sich sowohl im Tal der Schlitz als auch im Tal der Jossa

ein selbständiger Verkehrsmittelpunkt. — Grebenau hat ehemals infolge seiner Lage an der „Strasse durch die kurzen Hessen“ aus dem Durchgangsverkehr Vorteil ziehen können, heute kommt es aber nur als Mittelpunkt des Jossatales in Betracht und ist deshalb nur von geringer Wichtigkeit. — Schlitz hat seine heutige Grösse nicht allein seiner Verkehrslage zu verdanken. Industrie und Gewerbe haben ein gut Teil zu dieser Entwicklung beigetragen. Immerhin ist die Stadt der verkehrsgeographische Mittelpunkt eines ziemlich grossen Gebiets, nämlich fast des gesamten Schlitzerlandes. Mit der Randlinie ist es durch eine Stichbahn (Schlitz—Salzschlirf) verbunden.

Topographische Lage.

1. Allgemeines.[1])

Während eine geographische Lage nur einer beschränkten Zahl von Siedelungen zukommt, hat jeder Ort, jeder menschliche Wohnplatz eine gewisse topographische Lage, d. h. jeder Ort zeigt Beziehungen zum Boden, auf dem er entstanden ist.

Zwei Motive sind es vor allen Dingen, die die Ansiedler bei der Anlage ihrer Niederlassungen leiteten:

a) das Bedürfnis, in der Nähe fliessenden Wassers zu wohnen,
b) das Bestreben, die Wohnplätze in Bodenvertiefungen anzulegen.

Man sollte meinen, dass in einem Gebirge wie dem Vogelsberg, das von einer grossen Menge von Haupt- und Nebentälern zerschnitten wird, die Wahl eines Platzes nach diesen Gesichtspunkten hätte leicht sein müssen. Ausserordentlich erschwert wurde jedoch dem Siedler die Wahl dadurch, dass er nur unter den Stellen wählen konnte, die innerhalb der ihm zugewiesenen Gemarkung lagen. Hinzu kam noch der Wunsch, einen solchen Platz auszusuchen, von dem aus die Erreichung der angebauten Gemarkungsteile leicht war. So kommt es, dass man oft erstaunt sein muss über die scheinbar ungünstige Lage eines Ortes, in dessen Nähe sich Stellen finden, die zur Ortsanlage weit geeigneter erscheinen, die aber bei der Ortsgründung überhaupt nicht in Frage kamen.

[1]) Ausführliche Bemerkungen über die Ortslage im allgemeinen siehe Schlüter, Siedelungen im nordöstl. Thür. Berlin 1903, S. 241 ff.

Da die Bedingungen für die Ortsanlage in den einzelnen Gemarkungen sehr verschieden waren — was ja ganz besonders für ein Gebirge gilt — so müssen wir daraus auf eine grosse Mannigfaltigkeit in der topographischen Lage der Vogelsbergorte schliessen. Ein Blick auf die Generalstabskarte bestätigt die Richtigkeit dieser Annahme. Erst nach eingehenden Beobachtungen und Vergleichen wird man auf gewisse Ähnlichkeiten aufmerksam, die es erlauben, eine den gesamten Vogelsberg umfassende, knappe Schilderung der Ortslage zu geben. Die ausserordentliche Vielseitigkeit der topographischen Lage der Vogelsbergorte ermöglicht allerdings nicht eine einigermassen brauchbare, streng durchgeführte Einteilung der Orte nach bestimmten Gesichtspunkten. Ich habe mich deshalb damit begnügt, die Haupttypen der Ortslage im Vogelsberg festzustellen, sie bildlich zu veranschaulichen, und ihre Verbreitung über das Gebirge sowie ihre Abarten in den einzelnen Teilen des Gebiets zu beschreiben.

2. Die Typen der Ortslage im Vogelsberg.

α. Beschreibung der Typen.

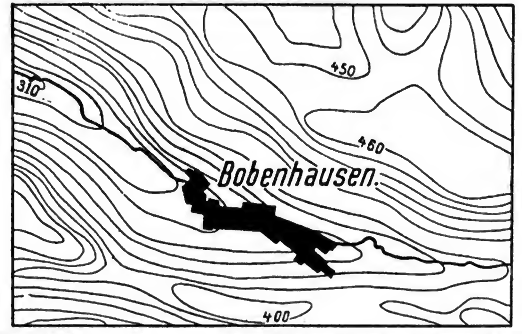
Etwa sechs Haupttypen der Ortslage lassen sich im Vogelsberg feststellen, die als Vertreter der hinsichtlich ihrer topographischen Lage so verschiedenartigen Siedelungen gelten können. Nach den Beispielen, an denen sie in folgendem veranschaulicht werden, habe ich sie bezeichnet als:

1. Typus Bobenhausen,
2. Typus Freiensteinau,
3. Typus Queck,
4. Typus Michelbach,
5. Typus Stangenrod,
6. Typus Ulrichstein.

Der Ort, nach dem der Typus Bobenhausen (Fig. 1) benannt ist, liegt am Westgehänge des Gebirges, im Tal der Ohm. Charakteristisch für die topographische Lage dieses Ortes ist, dass er vollständig im Tale gelegen ist, dass ausserdem dieses Tal eng und mit steilen Gehängen versehen ist, und dass das Talgewässer den Ort mitten durchfliesst; die Längserstreckung der Siedelung fällt mit der Talrichtung zusammen.

Dieser Typus ist der einfachste und idealste; hier werden die oben aufgestellten Hauptforderungen in vollem Masse erfüllt.

In seiner vollen Reinheit kann er jedoch nur da auftreten, wo ein schmales Tal mit verhältnismässig steilem Talgehänge vorliegt. Hauptbedingung ist, dass der Talboden an der betreffenden Stelle nicht sumpfig ist und nicht unter Überschwemmungen durch Übertreten des Baches über seine Ufer zu leiden hat. Diese Gefahr ist aber bei allen den Orten, bei denen sich der Typus Bobenhausen rein ausgeprägt findet, nicht vorhanden; denn in den meisten Fällen ist das Bachbett tief eingegraben, sodass jede Überschwem-



Maßstab 1 : 80000. (Nach Generalkulturplan f. d. oberen Vogelsberg.)

Fig. 1.

mungsgefahr ausgeschlossen ist, oder aber es ist der Talboden stark nach dem Bette hin geneigt.

Nicht immer werden nun aber die angegebenen Bedingungen voll erfüllt; häufig weicht die Talgestalt von der idealen Form ab. Aber auch dann wird man oft den betreffenden Ort noch dem Typus Bobenhausen zurechnen können. Entscheidend für seine Zuteilung zu diesem Typus ist immer, dass der Ort an der tiefsten Stelle des Tales, also zu beiden Seiten des Gewässers liegt und sich eng an dieses anschmiegt.

Die Abarten, die durch die veränderte Talgestalt entstehen, sind etwa folgende:

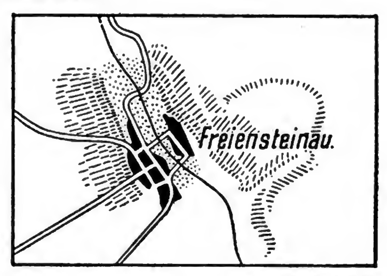
a) Ist der Talboden breiter, als es der ideale Typus verlangt, dann wird dem Ort die Möglichkeit gegeben, sich nach der einen oder anderen Seite hin mehr auszubreiten. Die charakteristische

Ortsgestalt wird dadurch verwischt. — Dieselbe Wirkung hat ein weniger steiles Talgehänge.

b) Liegt der Ort an der Vereinigungsstelle zweier oder mehrerer Täler, deren Gewässer ihn durchfliessen, so muss er ebenfalls noch dem Typus Bobenhausen zugerechnet werden. Auch hier ist die Ortsform verändert.

Eine besondere Modifikation haben wir, wenn das Tal, an dessen tiefster Stelle die Siedelung liegt, kein dauernd fliessendes Gewässer aufweist.

Oft kommt es auch vor, dass ein Ort vom Bach so durchflossen wird, dass das Dorf in zwei Hälften geteilt wird, die durch einen mehr oder weniger breiten sich längs des Baches hinziehenden Wiesenstreifen getrennt werden. In diesem Fall kann die Siedelung nicht mehr dem Typus Bobenhausen zugerechnet werden. Es liegt hier eine selbständige Ortslageform vor, die nach einem auf dem Ostplateau gelegenen Dorf als Typus Freiensteinau (Fig. 2) bezeichnet werden kann.



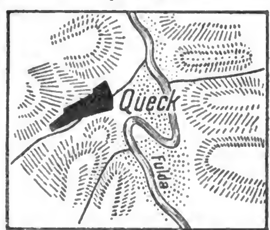
(Nach Generalstabskarte von Hessen in 1:50000.)

Fig. 2.

Verursacht wird diese eigentümliche Ortslage durch die Überschwemmungsgefahr, die selbst wieder eine Folge der Talgestalt ist. Der Ort wird gezwungen, sich vom Bache zurückzuhalten. In unserem Falle besteht die Siedelung dann aus zwei räumlich getrennten Teilen, die in den meisten Fällen durch eine einzige Querstrasse, an der nur selten Wohnhäuser liegen, miteinander in Verbindung stehen. Die Längsausdehnung beider Teile fällt fast immer mit der Talrichtung zusammen.

Dieser Typus, der nicht so häufig im Vogelsberg vertreten ist wie der vorgenannte Typus Bobenhausen, wird ebenso wie dieser durch die Talgestalt verändert. Rein ausgeprägt muss er als eine spezielle Art der Tallage bezeichnet werden. Nicht immer aber liegen die beiden Teile vollständig im Tale. Oft kommt es vor, dass ein Teil oder beide ganz oder teilweise am Talgehänge liegen, dass also der Ort schon mehr dem unten zu besprechenden Typus Michelbach, der die Gehängelage vertritt, zuneigt.

Bevor wir uns aber der Besprechung der Gehängelage zuwenden, bleibt uns noch übrig, eine dritte Art der Tallage zu betrachten, die durch den Ort Queck veranschaulicht wird.



Maßstab 1 : 60000. (Nach Generalstabskarte von Hessen in 1 : 60000.)

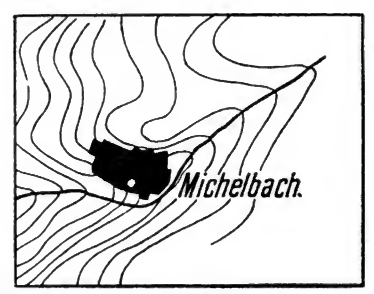
Fig. 3.

Die Hauptkennzeichen dieses Typus sind: Lage in breiterem Tale und ein der Grösse der Überschwemmungsgefahr angepasstes, mehr oder minder starkes Zurückweichen vom Wasser.

Da in einem breiten Tale die Möglichkeiten der Ortslage, die diesen Bedingungen entsprechen, zahlreich sind, so sind die Unterschiede in der topographischen Lage der Orte, die diesem Typus angehören, gross. Nicht immer weicht die Siedelung wie bei dem in der Figur dargestellten Beispiel in eine Talnische zurück. In vielen Fällen liegen die Orte, die dem Talgewässer aus dem Wege gehen, noch nicht einmal am Rande des Tales; trotzdem wird der Ort diesem Typus auch dann noch mit vollem Recht zugeteilt werden müssen.

Nicht mehr rein ausgeprägt ist der Typus Queck da, wo der Ort wohl am Talrande liegt, aber schon zum Teil Gehängelage hat.

Die Gehängelage wird vertreten durch den Typus Michelbach. Dieser Ort (Fig. 4) liegt am Westabfall des Vogelsbergs, am nördlichen Gehänge eines tief eingeschnittenen Seitentales der Nidda.



Maßstab 1 : 30000. (Nach Generalkulturplan f. d. oberen Vogelsberg.)

Fig. 4.

Bei dem Typus Michelbach wird die Forderung der Wasserlage nicht mehr voll und ganz erfüllt. Meist verhinderte die Ungunst des Talbodens an der betreffenden Stelle die Ortsanlage im Tale. Oft auch wurde die Gehängelage durch den Umstand verursacht, dass vom Tale aus die Erreichung der angebauten Gemarkungsteile mit Schwierigkeiten verknüpft waren, die mit den durch die Tallage gebotenen Vorteilen in keinem Verhältnis standen.

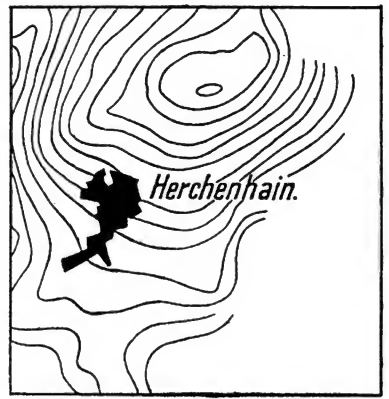
Abarten des Typus Michelbach sind nicht selten, denn fast jeder Ort hat Teile, die am Talgehänge liegen. Aber nur dann kann man bei einem Orte von Gehängelage sprechen, wenn er zum überwiegenden Teil am Talgehänge liegt.

Neben den Typen Bobenhausen und Queck kommt der Typus Michelbach im Vogelsberg am häufigsten vor. Nicht selten findet sich demgegenüber eine Ortslageform, die als Abart des Typus Michelbach gelten kann, und zu deren Charakterisierung die Fig. 5 dienen möge.

Herchenhain, das höchstgelegene Dorf Hessens, liegt am Westabhang der Herchenhainer Höhe (732 m). Dem Typus Michelbach kann der Ort nicht mehr zugerechnet werden, da er nicht an einem Talgehänge, sondern an einem ausgedehnten Ab-

fall gelegen ist. Er vertritt also einen besonderen Typus, für den sich im Vogelsberg allerdings nur wenige Beispiele anführen lassen[1]).

Der Typus Herchenhain bildet gewissermassen einen Übergang von der Gehängelage zur Plateaulage, die wir im Vogelsberg dort finden, wo breitere Basaltrücken vorkommen. Diese Bedingung wird vor allem im Nordwesten des Vogelsbergs erfüllt, wo wir denn auch mehrere Orte mit Plateaulage finden, die nach einem dieser Orte als Typus Stangenrod bezeichnet werden möge.



Maßstab 1 : 80000. (Nach Generalkulturplan f. d. oberen Vogelsberg.)

Fig. 5.

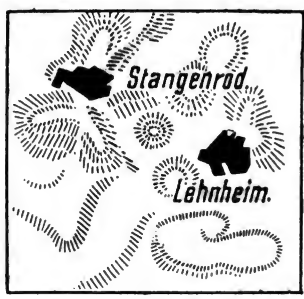
Obgleich die meisten der diesem Typus angehörigen Orte auf breitem Bergrücken liegen, so wird doch die bei allen diesen Siedelungen aufgestellte Forderung der Lage in Bodenvertiefungen oder die sogenannte „Nestlage“[2]) erfüllt. Meist liegen die Orte in kleinen Einsenkungen, in denen dauernd fliessendes Wasser fehlt; nur selten gehören diese Hohlformen zum Quellgebiet eines Baches. Da die Oberflächenbeschaffenheit der Basaltrücken keineswegs ein-

[1]) Dieser Typus wurde deshalb in der Übersicht S. 27 nicht besonders aufgeführt.

[2]) Über den Begriff der Nestlage vgl. Schlüter a. a. O. S. 246 ff.

heitlich ist, sind die Modifikationen des Typus Stangenrod sehr zahlreich. Alle Orte haben jedoch die Nestlage gemeinsam.

Die letzte der oben aufgezählten Ortslageformen, der Typus Ulrichstein (Fig. 7), vertritt die Berglage. Dieser Typus umfasst nicht nur die Burgsiedelungen, sondern auch alle anderen auf Bergen gelegenen Orte. Während bei den bis jetzt besprochenen Ortslagearten die Tiefe bevorzugt wird, tritt hier das genau entgegengesetzte Prinzip hervor. Nicht immer liegen allerdings diese Orte genau auf der Spitze des Berges; oft wird gerade die höchste Höhe gemieden, oder diese wird von einem Schloss oder einer Burg oder auch einem Kloster eingenommen.



Maßstab 1 : 60000. (Nach Generalstabskarte von Hessen in 1 : 60000.)

Fig. 6.

Die Zahl der Bergsiedelungen im Vogelsberg ist begreiflicherweise gering; denn in einem Gebirge wie dem Vogelsberg, der an sich schon ein Bollwerk gegen feindliche Unternehmungen darstellt, ist das Bedürfnis nach Schutzlage nicht gerade scharf ausgeprägt. Ja, diese Tendenz hat noch nicht einmal bei allen Bergsiedelungen des Gebirges die exponierte Ortslage verursacht: hier und da spielen andere Überlegungen bei der auffallenden Ortswahl mit.

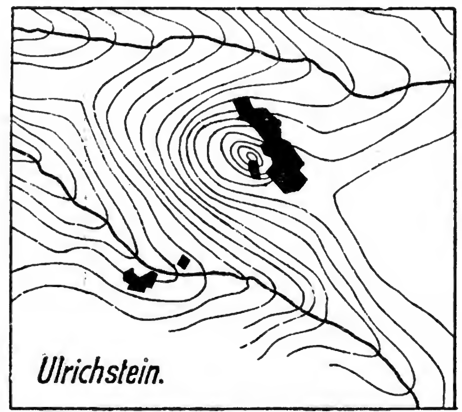
β. Verteilung der Typen über das Gebirge.

In der Verteilung der Ortslagetypen über das Gebirge treten deutlich die Unterschiede in der Oberflächengestalt der einzelnen Teile des Vogelsbergs zutage.

a) Westgehänge.

Der Westabfall wurde gekennzeichnet [1]) als ein Gebiet mit engen, steilwandigen Tälern, die durch meist schmale Bergrücken voneinander getrennt werden.

Die Bedingungen für das Vorkommen des Typus Bobenhausen werden demnach hier in vollem Masse erfüllt. In der Tat gehört die Hälfte aller Orte des Westabfalls diesem Typus an. Besonders häufig tritt er im nördlichen Teil des Gebiets auf, wo die Talge-



Maßslab 1 : 80000. (Nach Generalkulturplan f. d. oberen Vogelsberg.)

Fig. 7.

stalt besonders für die Ausbildung dieser Form der topographischen Lage geeignet ist; hier ist dieser Typus die fast allgemein herrschende Ortslageform. Im Süden dagegen, in dem Übergangsgebiet nach dem Südostabfall hin, treten neben ihm auch die anderen Typen häufiger auf.

Obgleich also die Bedingungen für die Entwicklung des Typus Bobenhausen am Westgehänge vorzüglich sind, so tritt er doch

---

[1]) Verwiesen sei hier auf den mit der Dissertation nicht veröffentlichten allgemeinen Teil (s. Einleitung).

auch hier nicht immer in voller Reinheit auf; öfters kommen die oben beschriebenen Modifikationen vor [1]).

Die übrigen Typen treten am Westgehänge stark zurück. Verhältnismässig häufig vertreten ist noch der Typus Michelbach, der etwa 15 mal vorkommt. Eine besondere Verbreitungssphäre hat er nicht; die ihm zugehörigen Orte sind unregelmässig über das Gebiet verstreut.

Zu den am Westgehänge selten vorkommenden Hauptortslagearten gehört auch der Typus Queck, der hier eigentlich nur am Rande des Gebirgs auftritt.

Bemerkenswert ist, dass der wenig wichtige Typus Freiensteinau am Westgehänge acht Siedelungen beansprucht [2]). — Für die Berglage lassen sich im Westen dagegen nur zwei Beispiele anführen, das Dorf Stornfels, das früher der Sitz eines Amtes war, und das Städtchen Ulrichstein [3]).

Was die topographische Lage der Hauptorte dieses Gebiets anbelangt, so gehören diese auffallenderweise vorwiegend dem Typus Queck an. Den Typus Bobenhausen zeigte nur der Marktflecken Gedern, der aber wegen seiner Lage in flacherem Tale und an einer Talvereinigung diese Ortslageart nur in modifizierter Form aufweist, sowie Gross-Felda, das am Eingang in eine Talerweiterung liegt und insofern etwas nach dem Typus Queck hinneigt. Auch Ortenberg bildet eine Ausnahme von der Regel, da es sich an einem verhältnismässig steilen Abhange ausdehnt; hier erklärt sich aber diese für eine bedeutendere Entwickelung scheinbar ungeeignete Lage aus den geschichtlichen Beziehungen zwischen der Siedelung und dem auf der Höhe des Berges gelegenen Schloss.

---

[1]) Nicht rein ausgeprägt ist der Typus z. B. bei Gonterskirchen, Kölzenhain, Sellerod, Feldkrücken, Rudingshain, Gedern, Steinberg u. a. m.

[2]) Wingershausen, Ober-Schmitten, Glashütten, Mittel-Seemen, Klein-Felda-Zeilbach, Schwickartshausen, Hirzenhain, Kefenrod.

[3]) Ulrichstein, das östlich am Gipfel des Ulrichsteiner Schlossbergs liegt, „soll anfangs auf der westlichen Seite angebaut gewesen sein, allein die Winde, welche aus der benachbarten grossen Ebene, durch das Bobenhäuser, Feldaer und Ohmtal heraufstürmen und ein unerträgliches Zischen, Sausen und Pfeifen verursachen, soll die Einwohner genötigt haben, ihre Wohnsitze zu verändern“. (Wagner, Statistisch-topographisch-historische Beschreibung des Grossherzogtums Hessen. 3. Bd. Darmstadt 1830, S. 284).

Alle übrigen Hauptorte des Gebiets [1]) prägen in ihrer Lage den Typus Queck mehr oder minder rein aus. Dass gerade Siedlungen, die diesem Typus angehören, eine bedeutendere Entwicklung gehabt haben, erklärt sich zum Teil daraus, dass die Orte mit hervorragender geographischer Lage am Gebirgsrande vorkommen, wo der Typus Queck allgemein herrschend ist. Der Hauptgrund ist aber darin zu sehen, dass nur der Typus Queck eine Ausdehnung des Ortes, die ja mit der wachsenden Bedeutung eines Ortes Hand in Hand geht, gestattet.

b) Südostgehänge.

Der Unterschied in der Bodengestalt des Westgehänges und des Südostabfalls tritt auch in der Ortslage deutlich hervor. Da die Talsohlen hier durchschnittlich breiter sind als im Westen, so sind die Bedingungen für die Ausbildung des Typus Bobenhausen hier nicht sehr günstig. In den wenigen Fällen, in denen diese Ortslageart vorkommt, ist sie immer durch die grössere Breite des Talbodens beeinflusst [2]). Häufiger als der Typus Bobenhausen findet sich der Typus Michelbach, der aber meist ebenfalls nicht rein auftritt, sondern fast immer mit dem Typus Queck kombiniert ist [3]). Diese letztgenannte Ortslageart herrscht nun im Südosten unbedingt vor; ist doch gerade hier die Gestalt der Täler für diesen Typus sehr geeignet. Besonders schön ausgeprägt tritt sie im unteren Brachttal auf.

Wie schon oben hervorgehoben wurde, sind für dieses Gebiet breite Höhenrücken charakteristisch, die nach dem Gebirgsrande hier nur wenig an Höhe abnehmen. Im Westen sind diese Höhenrücken breit genug, um einer Anzahl von Orten mit Plateaulage (Typus Stangenrod) genügenden Raum zu gewähren [4]). — Auch der Typus Freiensteinau findet sich im Südosten mehrfach, da die Bachufer zur Besiedlung meist ungeeignet sind [5]).

---

[1]) Laubach, Nidda, Schotten, Büdingen.

[2]) Es lässt sich dies beobachten bei Klesberg, Uerzell, Ober-Reichenbach, Hellstein.

[3]) Z. B. bei Breidenbach, Ulmbach, Marborn, Rebsdorf, Rabenstein, Wahlert, Katholisch-Willenroth, Hitzkirchen, Helfersdorf, Hesseldorf.

[4]) Diese Orte sind: Streitberg, Spielberg, Wittgenborn, Waldensberg, Leisenwald.

[5]) Diesem Typus gehören an: Neustall, Udenhain, Bössgesäss, Neuen-Schmitten, Radmühl u. a.

Der einzige bedeutendere Ort des Gebiets, Birstein, zeichnet sich vor den übrigen Orten durch seine topographische Lage aus. Die Siedelung zerfällt in zwei Teile, deren einer auf einem nach drei Seiten steil abfallenden Berg liegt, also dem Typus Ulrichstein zugehört, während der andere Teil des Städtchens am jenseitigen Abhang des Brachttals gelegen ist, also demnach Gehängelage hat. Die Entstehung der Bergsiedelung steht wohl in inniger Beziehung mit der Burg, deren schon im Jahre 1279 Erwähnung getan wird.[1])

c) Kinzigtal.

Der einfachen Gestaltung des Kinzigtales entsprechen die Verhältnisse in der topographischen Lage seiner Orte, die eine auffallende Übereinstimmung zeigt mit der Entwicklung des Tales aus kleinen Anfängen zu einem breiten Alluvialtal. Die beiden am weitesten talaufwärts gelegenen Orte Elm und Schlüchtern gehören dem Typus Bobenhausen an.[2]) Die nächsten talabwärts folgenden Siedelungen Niederzell und Steinau zeigen den Typus Michelbach, bezw. eine Kombination der Typen Michelbach und Queck. Alle übrigen weiter unterhalb gelegenen Kinzigtalorte stimmen in ihrer topographischen Lage mit dem Typus Queck überein[3]), der sich besonders schön bei den in Talnischen gelegenen Orten Haitz, Höchst und Wächtersbach findet. — Das Kinzigtal lässt also deutlich erkennen, wie mit der Entwicklung der Talgestalt der Wechsel in der Lage der Siedelungen Hand in Hand geht.

d) Ostplateau.

Die Bedingungen für die Ortsanlage sind hier ganz andere wie am Westgehänge und im Südosten: die Täler sind nicht eng wie im Westen, aber sie besitzen auch nicht eine breite Sohle wie die Täler des Südostabfalls. Es fehlen demnach auf dem Ostplateau die Grundlagen für die Entwickelung der für jene Gegenden charakteristischen Typen Bobenhausen und Queck, die hier in nur

[1]) Röschen, Führer durch den Vogelsberg etc. S. 108.

[2]) Die Lage Schlüchterns ist durch Talvereinigung modifiziert, sodass die dem Typus eigentümliche Längserstreckung verwischt ist.

[3]) Ahl, Salmünster, Soden, Neudorf, Aufenau, Wächtersbach, Wirtheim, Haitz, Höchst, Gelnhausen.

wenigen Fällen vorkommen.[1]) Die orographischen Bedingungen für das Auftreten des erstgenannten Typus Bobenhausen sind wohl vorhanden, aber das geringe Gefälle der Talgewässer verbietet diese Ortslageart, die nur im Norden, wo das Talgefälle grösser ist, mehrfach rein vertreten ist. An fast allen übrigen Stellen des Gebietes aber werden die Siedelungen auf eine angemessene Entfernung vom Bache zurückgedrängt. Das Ostplateau ist denn auch das Hauptverbreitungsgebiet des an und für sich wenig wichtigen Typus Freiensteinau, für den sich hier neun Beispiele anführen lassen.[2]) Unbedingt vorherrschend ist aber der Typus Michelbach, der demselben Bestreben wie der vorgenannte Typus seine Entstehung verdankt, und dem die Hälfte aller Orte des Ostplateaus angehört.

Wie am Südostabfall, so findet sich auch hier nur ein einziger Ort mit Berglage (Typus Ulrichstein), das Städtchen Herbstein, das schon frühe (1325) als Stadt genannt wird, und dessen Stadtbefestigung teilweise noch wohl erhalten ist.[3])

e) Fuldaer Becken mit Fliedetal.

Die topographische Lage der Siedelungen, die an der Fliede—Fuldalinie liegen, unterscheidet sich wesentlich von der der übrigen Orte des Beckens. Während nämlich im Fliede-Fuldatal von Opperz an abwärts der Typus Queck unbedingt vorherrscht, gehören die meisten abseits gelegenen Gebiete des Beckens dem Typus Michelbach an. Wie in den anderen Gebieten, so ist auch hier die Talgestalt die Ursache dieser charakteristischen Ortslageverteilung: Im Haupttal ist nämlich eine verhältnismässig breite Alluvialzone vorhanden, die das Auftreten des Typus Queck fördert, während in den übrigen Teilen des Gebiets die Gestalt der nahe an die Bachläufe herantretenden Gehänge eine Entwicklung des Typus Michelbach nicht hindern.

---

[1]) Den Typus Bobenhausen prägen aus: Grebenhain, Engelrod, Allmenrod, Dirlamen, Strebendorf, Nieder-Breidenbach und Lauterbach, die mit Ausnahme des ersten Orts im Norden des Gebiets liegen. — Zum Typus Queck gehören: Hauswurz, Blankenau, Wallenrod.

[2]) Altenschlirf, Heisters, Schlechtenwegen, Freiensteinau, Büchenrod, Schletzenhausen, Vadenrod, Storndorf, Hosenfeld.

[3]) Wagner, Statistisch-topographische Beschreibung. S. 118. 119. — Röschen, Führer durch den Vogelsberg. S. 162.

Gegenüber diesen beiden unbedingt vorherrschenden Ortslagearten treten der Typus Bobenhausen sowie alle übrigen Typen vollständig zurück.[1]) Auch für den Typus Ulrichstein lässt sich hier kein Beispiel anführen.

f) Unteres Fuldatal nebst Keupergraben und Jossagebiet.

Hier ist die Lage der Orte ausserordentlich einheitlich. Die beiden Täler fordern direkt zur Ortsanlage im Sinne des Typus Queck [2]) auf. In der Tat gehören denn auch von den dreissig Orten dieses Gebietes zwanzig diesem Typus an. Die übrigen Siedelungen zeigen grösstenteils Gehängelage[3]), die meist dadurch verursacht wird, dass das Gewässer dem Talrande sich nähert und so den Ort auf das Talgehänge zurückdrängt. Am Rande des Gebietes und in den Talanfängen tritt auch der Typus Bobenhausen auf[4]) [5]). Dagegen fehlen die Berglage und die Plateaulage vollständig, was ja nach der früher festgestellten Tatsache, dass entwickelungsfähige Orte in diesem Gebiete nur in der Nähe fliessenden Wassers liegen können, leicht begreiflich erscheint.

g) Alsfelder Mulde.

Gegenüber der Einheitlichkeit in der Ortslage der nördlichen Grenzgebiete des Vogelsbergs ist die topographische Lage der westlich sich an sie anschliessenden Alsfelder Mulde ausserordentlich verschiedenartig. Ursache dieser Verschiedenartigkeit ist die meist nicht scharf ausgeprägte Gestalt der Täler, deren vorwiegend breite, oft aber auch schmale Talsohle von meist sanften Gehängen begleitet wird. Am häufigsten tritt der Typus Queck auf, neben dem sich aber auch die Typen Freiensteinau[6]), Bobenhausen [7]), Michelbach[8]) und auch der Typus Stangenrod finden. — Der Hauptort des Gebiets, Alsfeld, liegt an dem sehr sanft ansteigenden Gehänge des Schwalmtales.

---

[1]) Schön ausgeprägt findet sich der Typus Freiensteinau bei dem Orte Flieden.

[2]) Das Dorf Queck liegt ja auch in diesem Gebiet.

[3]) Lüdermund, Hemmen, Hartershausen, Willofs, Wernges.

[4]) Eichenau, Landenhausen, Angersbach, Grebenau.

[5]) Der Typus Freiensteinau kommt einmal, bei Udenhausen, vor.

[6]) z. B. Ruhlkirchen, Hattendorf, Altenburg, Bernsburg.

[7]) Angenrod, Liederbach u. a.

[8]) Reibertenrod, Münch-Leusel, Alsfeld, Heidelbach.

h) Nordwesten.

In der topographischen Lage der Orte des Nordwestens prägt sich deutlich die vom Bau des übrigen Vogelsbergs abweichende Oberflächengestalt dieses Gebietes aus.

Der Nordwesten wird bekanntlich charakterisiert durch breite Bergrücken, in welche kleinere Bäche nur wenig merkliche Tiefenlinien eingegraben haben. Diesen Plateaugebieten stehen aber auch einige breitere Täler gegenüber: das Ohm-Seenbachtal mit der Ohmtalebene, sowie die Täler der Lumda und Klein.

Infolge dieser Bodenbeschaffenheit können die aus den Dörfern des echten Vogelsbergs gewählten Typen Bobenhausen und Michelbach nicht zur Geltung kommen, wenn sie auch in Übergangsformen hier und da auftreten. Demgegenüber ist das Gebiet für die Ausbildung der Typen Queck und Stangenrod ausserordentlich geeignet; denn gerade für ihr häufigeres und charakteristisches Vorkommen sind die Bedingungen gegeben.

Die Verbreitungsgebiete beider Typen sind entsprechend der Verschiedenartigkeit der Bedingungen für ihr Auftreten streng voneinander geschieden: der Typus Queck herrscht in den Tälern vor, während auf den Bergrücken der Typus Stangenrod vorwiegt.

In dem grössten Tal des Nordwestens, dem Tal des Seenbachs und der Ohm, tritt neben dem Typus Queck kaum eine andere Ortslageart auf. Nur auf der kurzen Strecke zwischen Nieder-Gemünden und Ober-Ofleiden ist das Tal so enge, dass sich hier der Typus Queck nicht ausbilden kann; das hier gelegene Städtchen Homberg wird auf das östliche Talgehänge zurückgedrängt. Im übrigen gehören aber die Orte des Ohmtals wie auch die des Lumdatals fast ausschliesslich dem Typus Queck an, während im Kleintal diese Einheitlichkeit infolge der schmalen Talsohle nicht vorhanden ist.[1])

In allen übrigen Teilen des Gebietes tritt der Typus Queck zurück, um ersetzt zu werden durch den Typus Stangenrod, der sich jedoch nicht immer rein ausgeprägt findet, sondern häufig mit

[1]) Ober-Gleen hat Gehängelage, während Heimertshausen eine Übergangsform vom Typus Bobenhausen zum Typus Stangenrod darstellt.

den Typen Bobenhausen und Michelbach kombiniert ist, welch letztere hier ebenfalls einigemal vorkommen.[1])

Von den übrigen Ortslagearten tritt der Typus Freiensteinau im Nordwesten dreimal auf[2]), während sich für den Typus Ulrichstein nur ein Beispiel anführen lässt, das Städtchen Amöneburg, dessen Lage an anderer Stelle gewürdigt wird. Was die übrigen wichtigeren Orte des Nordwestens anbelangt, so zeigen sie übereinstimmend die durch den Ort Queck charakterisierte Lage, die als einzige der Ortslageformen des Vogelsbergs eine bedeutendere Entwicklung der Siedelungen ermöglichte.

---

[1]) Beispiele für den Typus Michelbach: Erfurtshausen, Ebsdorf, Hachborn, Winnen u. a. — Beispiele für den Typus Bobenhausen: Dreihausen, Holzhausen, Wittelsberg, Lumda, Bersrod, Allertshausen.

[2]) Ober-Ofleiden, Erbenhausen, Nieder-Ohmen.

Schriftenverzeichnis.

a) Werke, die den Vogelsberg behandeln.

1. Appell, J. W., Kurhessen in einer geographisch-statistisch-historischen Übersicht. Darmstadt 1851.
2. Chelius, C., Geologischer Führer durch den Vogelsberg, seine Bäder und Mineralquellen. Roths illustrierte Führer Nr. 6. Giessen (ohne Angabe der Zeit des Erscheinens).
3. Generalkulturplan für den oberen Vogelsberg. Denkschrift der zur Ausarbeitung dieses Planes vom Grossherzoglichen Ministerium des Innern gebildeten Kommission. Darmstadt 1904.
4. Hessler, C., Hessische Volks- und Landeskunde, Bd. I u. II. Marburg 1904-6.
5. Kofler, Fr., Alte Strassen in Hessen. Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst. (Separatabdruck). Trier 1893.
6. Krausmüller, Gg., Die Volksdichte Oberhessens, in „Geographische Mitteilungen aus Hessen", I. u. II. Heft. Auch Diss. Giessen 1900.
7. Landau, Gg., Historisch-topographische Beschreibung der wüsten Ortschaften in Hessen. Zeitschr. für hessische Geschichte Suppl. VII. Kassel 1858.
8. Landau, Gg., Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstrassen in Deutschland. Zeitschr. für deutsche Kulturgeschichte, I. Bd. S. 483a ff. (ohne Angabe des Ortes und der Zeit des Erscheinens).
9. Röschen, Aug., Vogelsberg und Wetterau nebst den schönsten Teilen der Rhön. Roths illustrierter Vogelsberg-Wetterau-Rhönführer. Giessen 1904.
10. Röschen, O., Beschr. der evangelischen Pfarreien des Grossherz. Hessen. Selbstverlag 1900.
11. Scherer, H., Geographie und Statistik des Grossherzogtums Hessen. Giessen 1883.
12. Wagner, Gg. W. J., Statistisch-topographisch-historische Beschreibung des Grossherzogtums Hessen. Darmstadt 1830.

b) Durchgesehene siedelungsgeographische Literatur.

1. Ademeit, W., Beiträge zur Siedlungsgeographie des unteren Moselgebiets. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XVI. Heft 4. Stuttgart. Auch Diss. Marburg 1903.
2. Elsheimer, E., Volksdichte und Siedelungen im Meissnerland. Diss. Marburg 1907.
3. Gloy, A., Beiträge zur Siedelungskunde Nordalbingiens. Forsch. z. deutschen Landes- und Volkskunde VII. Heft 3. Stuttgart 1893.

4. Grund, A., Veränderungen der Topographie im Wiener Wald und und im Wiener Becken. Geogr. Abhandl. VIII. Heft 1. Leipzig 1901.
5. Hackel, A., Die Besiedelungsverhältnisse des österreichischen Mühlviertels. Forschungen XIV. Heft 1. Stuttgart (Engelhorn).
6. Kätelhön, E., Zur Siedelungskunde des oberen Lahngebiets. Diss. Marburg 1907.
7. Küster, E., Die deutschen Buntsandsteingebiete. Ihre Oberflächengestaltung und anthropogeographischen Verhältnisse. Forsch. V. Heft 4. Stuttgart 1891.
8. Küster, H., Zur Morphologie und Siedlungskunde des oberen Nahegebiets. Jahresbericht des Frankfurter Vereins für Geographie und Statistik. 68. u. 69. Jahrgang. Frankfurt 1905.
9. Nedderich, W., Wirtschaftsgeographische Verhältnisse, Siedelungen und Bevölkerungsverteilung im ostfälischen Hügel- und Tiefland. Forschungen XIV. Heft 3. Stuttgart 1902.
10. Reindl, Dörfer, Weiler und Einzelhöfe in Südbayern. Eine anthropogeographische Studie zur Kenntnis der Siedelungsverhältnisse in Südbayern. Mitteil. d. geogr. Gesellschaft in München I. Heft 4. 1906.
11. Regel, Fr., Entwicklung der Ortschaften im Thüringerwald. Peterm. Mitteil. Erg. Band XVII (1884—85) Heft 76.
12. Schlüter, O., Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.
13. Schlüter, O., Siedelungskunde des Tales der Unstrut von der Sachsenburger Pforte bis zur Mündung. Diss. Halle 1896.
14. Stübler, Joh., Anthropogeographische Studien in der Sächsischen Schweiz. Mitteil. d. Ver. f. Erdkunde. Leipzig 1902.
15. Wüstenhagen, Beiträge zur Siedelungskunde des Ostharzes. Diss. Halle 1905.

c) Kartenwerke.

1. Karte des Grossherzogl. Generalquartiermeisterstabes vom Grossherzogtum Hessen. 1:50000. Sect. Allendorf, Alsfeld, Lauterbach, Herbstein, Büdingen, Schotten.
2. Generalstabskarte von Kurhessen. 1:50000. Sect. Treis a. d. Lda. Fulda, Salzschlirf, Neuhof, Schlüchtern, Gelnhausen.
3. Karte des mittelrhein. geol. Vereins nebst Mitteilungen. 1:50000. Sect. Schotten, Giessen, Allendorf, Alsfeld, Lauterbach, Herbstein, Büdingen.
4. Generalstabskarte des deutschen Reiches. 1:100000. Blatt: Giessen, Grünberg, Alsfeld, Schotten, Fulda, Büdingen.

Lebenslauf.

Am 30. April 1885 wurde ich, Walther Diemer, zu Grossen-Linden in Oberhessen als Sohn des Lehrers Christian Diemer geboren. Von Ostern 1891 bis Ostern 1897 besuchte ich die Volksschule meines Geburtsortes, um dann die Realschule zu Giessen (Unter-Tertia bis Ober-Sekunda) und später die Oberrealschule zu Darmstadt (Unter- und Ober-Prima) zu absolvieren, die ich Ostern 1903 mit dem Zeugnis der Reife verliess. Ich widmete mich nun dem Studium der Geographie, Physik und Mathematik auf der Universität Giessen. Im Februar 1907 bestand ich das Staatsexamen in den angegebenen Fächern. Augenblicklich stehe ich als Lehramtsreferendar am Ende meines ersten Seminarjahres, das ich zum Teil am Realgymnasium in Darmstadt, zum Teil am Landgraf Ludwig-Gymnasium in Giessen verbrachte.

Ich besuchte die Vorlesungen und Übungen der Herren Dozenten: Brauns, Drude, Fromme, Grassmann, Groos, Kaiser, König, Messer, Netto, Pasch, Schmidt, Siebeck und Sievers und beteiligte mich an den geologischen und geographischen Exkursionen der Herren Brauns, Kaiser und Sievers.

Zu besonderem Danke fühle ich mich Herrn Professor Dr. W. Sievers verpflichtet, der diese von ihm angeregte Arbeit jederzeit auf das liebenswürdigste mit Rat und Tat förderte.





